Jlustrowany Tygodnik
Numer 45
30 groszy
Samochód
Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA
Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu
Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin
11. sierpnia 1929

Pancernik lądowy



Narówni z motoryzacją życia ekonomicznego, postępuje motoryzacja środków wojennych. W amerykańskiej szkole kadetów w West Point demonstrowano 45-cio tonnowy czołg, przypominający pod względem uzbrojenia mały pancernik. Fot. Scherl

Nasz handel samochodowy
i jego usterki

Pierwszy Ogólnopolski Zjazd Kupców i Przemysłowców Samochodowych, który odbył się ostatnio w Poznaniu wzbudził nadzwyczaj żywe zainteresowanie nie tylko wśród tych, którzy bezpośrednio są związani z handlem samochodowym, lecz także wśród szerokiego ogółu, który dzisiaj w niemałej mierze interesuje się samochodem, jako jednym z najlepszych środków lokomocji. To też, wyczuwając potrzeby chwili pragnęlibyśmy na tem miejscu scharakteryzować pokrótce handel samochodowy, a więc jego rozwój i obecną sytuację.

Polski handel samochodowy rozwijał się, i nadal jeszcze rozwija się w warunkach nieco odmiennych niż na Zachodzie. Wpływają na to głównie trzy przyczyny a mianowicie: mała skala dobrobytu i zamożności, ochrona ze strony władz przed nadmiernym importem oraz niewątpliwie także stosunkowo słabe tętno naszego życia gospodarczego. Wszystko to doprowadza w rezultacie do tego, że Polska pod względem środków mechanicznych posiadanej lokomocji, znajduje się na jednem z ostatnich miejsc, dla przykładu podajemy cyfry charakterystyczne dla szeregu państw:

Ilość pojazdów mechanicznych w poszczególnych krajach według statystyki na 1. 1. 28.

Stany Zjednoczone	23.386.542
W. Brytanja	1.617.732
Francja	1.208.847
Niemcy	707.969
Włochy	283.149
Afryka Południowa	103.200
Czechosłowacja	56.499
Sowiety	25.883
Polska	25.544
Rumunja	21.716
Jugosławja	11.248

Jak wynika z powyższego zestawienia z państw cywilizowanych pozostały za Polską jedynie Rumunja i Jugosławja.

Jest rzeczą jasną, że w takich warunkach, wobec niewielkiej pojemności rynku, handel samochodowy nie może się rozwijać należycie wskutek czego jest on też bardzo nieliczny i niedostatecznie wyrobiony. Kupiec samochodowy u nas jest przeważnie kupcem z przypadku, bez odpowiedniego wyrobienia handlowego. O tem, że został kupcem samochodowym decydowały bardzo często tylko pewne stosunki oraz odpowiednia siła posiadanego kapitału. Nie da się wprawdzie zaprzeczyć, że w naszym handlu samochodowym posiadamy mimo wszystko dzielne jednostki o wysokiej inteligencji i wyrobieniu handlowem. Są to jednak w stosunku do ogółu wyjątki. Bowiem ogółem biorąc, kupiectwo samochodowe przedstawia się jako element nie bardzo jeszcze zgrany i nadal różnolity. Nie można się temu dziwić, gdy się zważy, że rozwój naszego handlu samochodowego datuje od kilku zaledwie lat, a ściśle biorąc dopiero od roku 1926, od kiedy konsumcja samochodów oraz ilość dróg zdatnych do ruchu automobilowego znacznie wzrosła.

Ze względu na słabe handlowe wyrobienie kupieckie w handlu samochodowym, cała ta gałąź ma bodaj że najmniej poczucia organizacyjnego, dowodem czego są referaty zjazdowe, które stwierdziły, że na ogólną liczbę 680 firm samochodowych z których 483 przypada na przedsiębiorstwa handlowe, zorganizowanych jest tylko niecałe 100 firm.

Handel samochodowy w Polsce do dnia dzisiejszego oparty jest prawie wyłącznie na produkcji zagranicznej. Polska bowiem posiada jedynie zaczątki produkcji własnej. Oparcie się handlu wyłącznie tylko na produkcji zagranicznej nie jest z punktu widzenia gospodarczego, ani zdrowe, ani dobre, ani też nie leży w interesie samego kupca. Stąd też handel samochodowy w pierwszej linji powinien popierać usiłowania naszego przemysłu dążącego do stworzenia w kraju niezależnego przemysłu samochodowego.

Spóźniony, ale wyjątkowo za to szybki rozwój automobilizmu w Polsce, czego dowodem, iż w porównaniu z zagranicą przyrost aut przedstawia się jak następuje:

Stany Zjednoczone	4,5 %
Australja	11,0 „
Anglja	12,5 „
Kanada	13,0 „
Francja	15,4 „
Niemcy	29,1 „
Polska	34,8 „
Czechosłowacja	45,0 „

daje mimo wszystko zupełną gwarancję świetnego rozwoju handlu i przemysłu samochodowego. Obecny bowiem zastój w handlu, wywołany szeregiem przyczyn, oraz od szeregu lat sztuczne ograniczanie wysoką taryfą celną i reglementacją przywozu samochodów, odbić się musi w niedalekiej przyszłości wzmożonym popytem na samochody. Sądzić jednak należy, że w najbliższej przyszłości na rynku polskim odgrywać będzie pewną rolę rodzima produkcja polska, która przy przewidywanym popycie mogłaby znaleźć dobry w kraju zbyt.

Jedno tylko można zrobić zastrzeżenie co do krajowej produkcji, by ta się starała dostosować do wymogów konsumentów, którzy nabywają albo auta bardzo tanie np. Ford „Chevrolet" albo też luksusowe i to głównie znanych marek zagranicznych. Auta takie mają wobec tego zbyt gwarantowany. Natomiast auta luksusowe krajowe, prawdopodobnie nie wytrzymały konkurencji, nabywcy bowiem luksusu zawsze dążą do światowych marek i nie chcą ograniczać się wyłącznie do rodzimej produkcji.

Obecnie biorąc, cały handel samochodowy ma jeszcze cechy dużego prymitywizmu.

Nieodpowiednie szacowania przy zakupie i sprzedaży samochodów używanych, wybitnie dzika konkurencja szczególnie w pneumatykach, nieumiejętność akwizycji, wszystko to stawia nasz handel wobec ważnych posunięć w niedalekiej przyszłości, a leży w ścisłym związku z wzmożeniem konsumcji samochodów w Polsce i rozwoju handlu samochodowego.

Bardzo silnie utrudnia zbyt samochodów w Polsce wysoka cena wozów na skutek dużego cła i kosztów przewozu. Daleko więcej popytu byłoby u nas na samochody, gdyby te kosztowały w granicach od 6 do 5 tysięcy złotych tj. tyle ile mniejwięcej kosztuje nowy typ Forda w Ameryce: niestety wóz po sprowadzeniu go do kraju i ocleniu kosztuje 2 razy tyle tj. ca. 10 do 12 tysięcy.

Wysokie więc cło utrudnia konsumcję bardzo znacznie, powinno ono więc temwięcej przyczynić się do powstania przemysłu samochodowego, i to takiego, któryby mógł oddawać swe wozy taniej od takich amerykańskich po ocleniu.

W rezultacie stwierdzić należy, że nasz handel samochodowy rozwija się, lecz nie w tych granicach, w jakich należałoby sobie życzyć. Wszystko jednak wskazuje na to, że rozwinie on się poważnie dopiero po powstaniu polskiego przemysłu samochodowego.

Wręczenie nagrody, ufundowanej przez General Motors podczas Tygodnia Gier Polo



Na zakończenie Międzynarodowego Tygodnia Gier Polo w dniu 21 lipca rb. odbyło się na hippodromie poznańskim wręczenie puharu, ofiarowanego przez General Motors w Polsce dla najlepszego konia do polo, urodzonego w kraju. Nagrodę zdobyła „Tres-Noble" p. Alfreda hr. Mycielskiego z Wolsztyna, dosiadana przez p. E. Sochaczewskiego jr.

Puhar został wręczony przez dyrektora naczelnego General Motors w Polsce p. Witolda L. Pawłowskiego.

Stoją od lewej pp.: generał St. Sochaczewski, zasłużony pionier polo w Polsce, Alfred hr. Mycielski, właściciel i hodowca „Tres-Noble", dyrektor naczelny General Motors w Polsce Witold L. Pawłowski, C. A. Murdy, kierownik Wydziału Zakupów General Motors w Polsce, generałowa Sochaczewska.

Siedzą na koniach pp.: E. Sochaczewski jr. na „Tres-Noble", która zdobyła I-szą nagrodę i puhar General Motors w Polsce i por. Szystowski na „Pieszczotce", która zdobyła II-gą nagrodę.



Ogólny widok międzynarodowej wystawy lotniczej w Londynie, mieszczącej się w słynnej hali wystawowej „Olympia“. Fot. Scherl

Lotnicza „Olympia - Show“

Londyn, w lipcu.

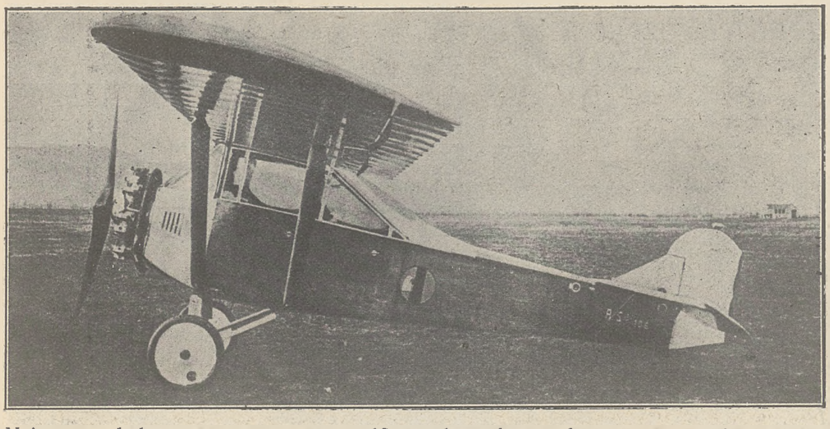
Od kilku już lat wystawy lotnicze tak międzynarodowe jak i krajowe posiadają ustaloną swą markę. Jest to rzeczą zupełnie zrozumiałą, gdyż rozwijające się w szalonem tempie lotnictwo coraz bardziej wchodzi w krąg zainteresowań realnych, zajmując obecnie stanowisko podobne, jakie zajmował automobilizm w pierwszych latach powojennych. Tak więc w latach ostatnich widzieliśmy całe szeregi przeróżnych wystaw lotniczych we wszystkich niemal stolicach europejskich, a wśród nich wystawy prawdziwie imponujące, jak „Salony“ lotnicze paryskie, „Olympie“ lotnicze w Londynie i międzynarodowe wystawy lotnicze w Berlinie. Wszystkie te wystawy, posiadające w ubiegłym roku bardzo szerokie ramy, zostały bezwzględnie zdystansowane przez odbywającą się obecnie wystawę lotniczą w słynnych halach wystawowych „Olympia“ w Londynie.



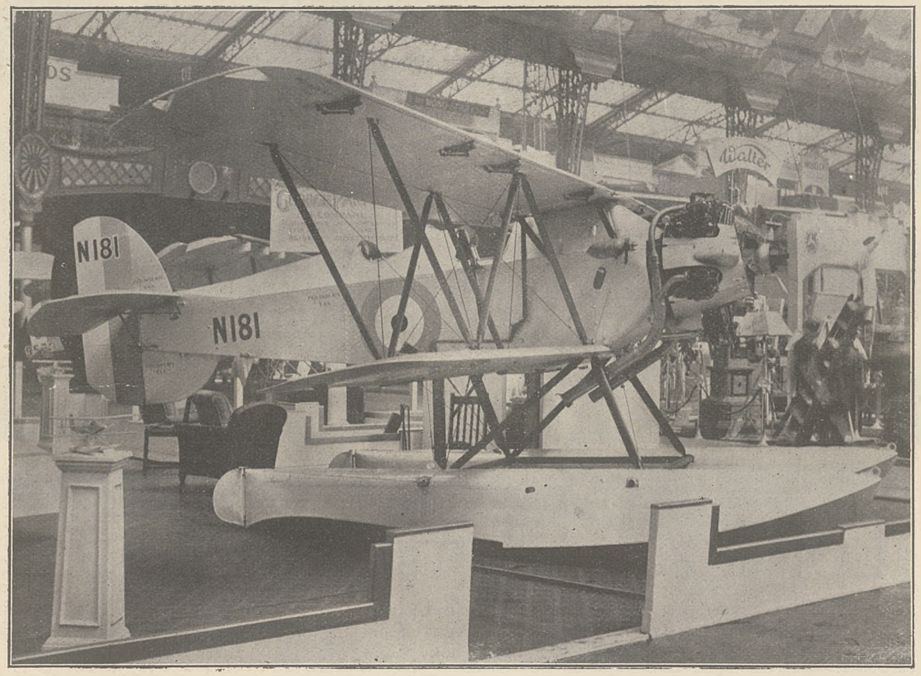
Sławny angielski samolot sportowy „Moth“ firmy De Havilland z nowym typem silnika „Cirrus-Hermes“ 105/115 KM. Fot. Scherl

Na wystawie tej naznaczyły sobie rendez-vous przemysły lotnicze wszystkich bez wyjątku państw, które w tej dziedzinie posiadają jakiekolwiek zainteresowania międzynarodowe, przyczyniając się temsamem do stworzenia obrazu, który po raz pierwszy bodaj daje jaknajbardziej szczegółowy i jak najbardziej kompletny pogląd na obecny stan międzynarodowej techniki lotniczej.

W pierwszym rzędzie oczywiście i najliczniej reprezentowany jest przemysł lotniczy angielski, niewiele mu jednak ustępują działy poważnych przemysłów lotniczych zagranicznych, jak francuskiego, niemieckiego, włoskiego, czeskiego, a nawet amerykańskiego. Ten ostatni dział, a więc przemysł lotniczy amerykański przedstawia się może najmniej licznie, natomiast zdo-



Najnowszy włoski samolot sportowy „Fiat AS1" z dwuosobową kabiną, zaopatrzony jest w gwiaździsty motor „Fiat" 90 KM., chłodzony powietrzem.



Nowy angielski hydroplan sportowy, dwumiejscowy „Peto", firmy George Parnell, posiada płaszczyzny do składania.

Fot. New York Times

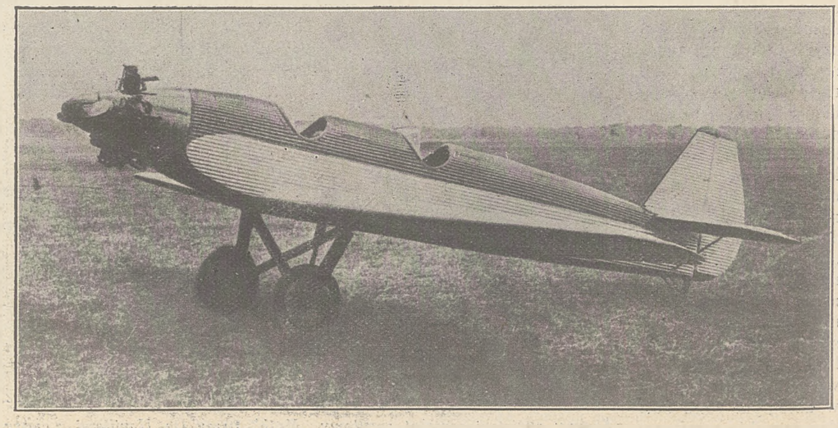
łał wzbudzić sensację dzięki tej okoliczności, że po raz pierwszy wystawiono na oficjalnej wystawie trójmotorowy samolot komunikacyjny „Forda". Jak twierdzą wtajemniczeni, jest to pierwszy krok Forda w kierunku zapoczątkowania masowej produkcji, a niemniej i masowej sprzedaży tych samolotów, gdyż dotychczas zakłady lotnicze Forda miały produkcję „bardzo ograniczoną", wyrabiając „tylko" jeden samolot dziennie. Trudno narazie stwierdzić ile jest prawdy w tych pogłoskach, niewątpliwie jednak pierwsze publiczne wystąpienie Forda, jako producenta lotniczego nie pozostanie bez skutków.

Aczkolwiek na wystawie nie widzimy rewolucyjnych nowości, to jednak spotyka się niezwykle wiele ciekawych, oraz interesujących szczegółów. Jest to rzeczą zupełnie zrozumiałą, gdyż obecnie lotnictwo skończyło już dawno z okresem doświadczalnym, przechodząc do dalszego rozwoju przez spokojną pracę konstrukcyjną i ulepszanie szczegółów. Najbardziej rzuca się w oczy szerokie zastosowanie w przemyśle angielskim budowy „all metal", to jest konstrukcyj całkowicie metalowych. Jednakże konstrukcje te są zupełnie odmienne od znanych nam w dotychczasowem tego słowa znaczeniu. A więc nie spotyka się tam nigdzie duraluminu, lub innych stopów metali lekkich, wszędzie zastosowano prawie bez wyjątku, wyłącznie stal. Ze stali wykonane są kadłuby, skrzydła, a nawet żebrowanie płaszczyzn, przyczem poprostu przeniesiono bez żadnych zmian sposób konstrukcyj drewnianych na konstrukcje stalowe. Tak kadłuby jak i płaszczyzny, z reguły obciągnięte są płótnem, a wyjątkowo tylko obija się je blachą aluminjową. Ten system konstrukcyjny przejęły prawie wszystkie wielkie wytwórnie angielskie, jak Blackburn, Bristol, Avro i t. d. Obszerne miejsce na wystawie zajmują samoloty sportowe, a więc znany już doskonale De Havillanda „Moth", Blackburna „Bluebird", „Avian" firmy Avro i inne, znane powszechnie typy. Z konstrukcyj nowych należy wymienić dwupłatowiec Simmondsa „Spartan", trzyosobowy górnopłat firmy Desoutter, która wszystkie trzy miejsca umieściła w małej kabinie, nowy wodnopłat Parnella, a wreszczie malutkie maszynki „Gadfly" firmy Glenny i Henderson, i „Robin" zakładów ABC. zaopatrzone są w silnik ABC. 34 KM.

Z wyrobów nie angielskich spotykamy tam prawie wszystkie znane nam samoloty sportowe francuskie, włoskie, czeskie i niemieckie. Wśród nich, jako nowości wzbudzają znaczne zainteresowanie: nowy dwuosobowy górnopłat Farmana, dwuosobowa limuzyna Fiata (również górnopłat), najnowszy typ dwuosobowego aluminiowego samolotu sportowego firmy Junkers, typu A 50 „Junior", a wreszcie niezwykle oryginalny jednopłat bezogonowy berlińskiej firmy Sodenhoff, Langguth i Friedmann, zaopatrzony w angielski silnik Bristol-Cherub 32 KM. Zaznaczyć tu należy, że rozwój samolotów sportowych idzie po linji podobnej, jak obecny rozwój samochodów, t. j. że w nowe typy samolotów wbudowuje się silniki coraz to silniejsze, tak że np. słynny angielski „Moth" z silnika 80 KM, stosowanego przed dwoma laty, przeszedł na silniki 100 : 115 KM. Jako dalszą tendencję, bardzo charakterystyczną należy podkreślić coraz większe rozpowszechnienie takich maszyn, w których siedzenia pilota i pasażerów umieszczone są w kabinie.

Niemniej liczne, jak samoloty sportowe, są samoloty komunikacyjne, przedstawione w całej skali od maszyn pięcioosobowych począwszy do 40-to oso-

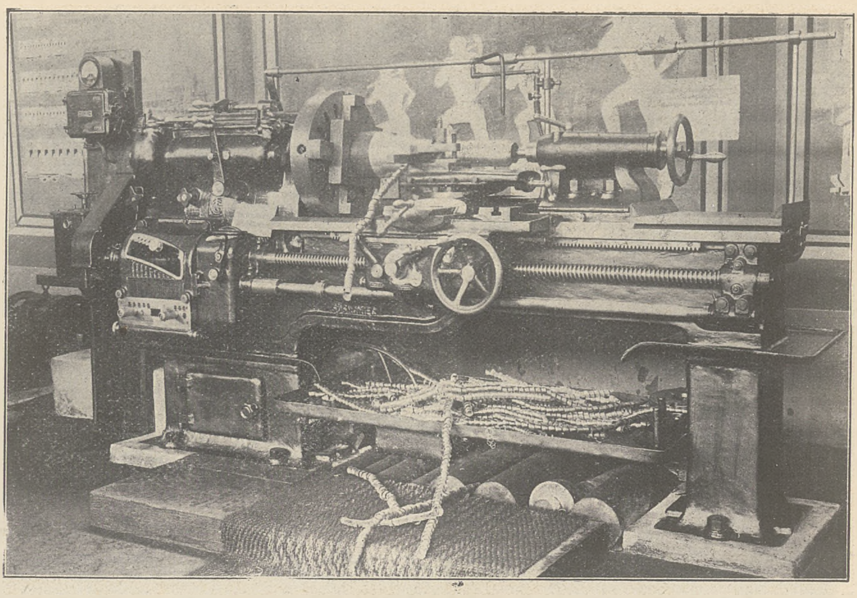
(Dokończenie na str. 10-tej.)



Niemiecki dwumiejscowy samolot sportowy A 50 „Junior" firmy Junkers wykonany jest całkowicie z duraluminu. Silnik angielski Genet 80/88 KM.

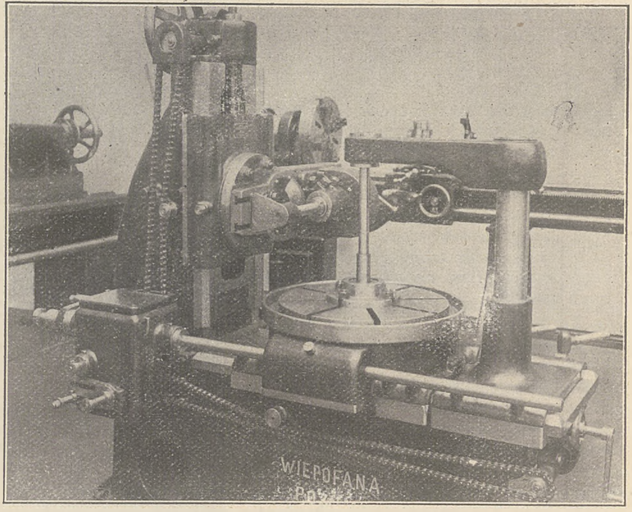
Polskie obrabiarki dla polskich samochodów

Pisaliśmy już wiele razy o rozwoju przemysłu samochodowego w Polsce. Wiemy, że posiadamy w kraju konieczne dla tego surowce oraz techników specjalistów, natomiast powstający przemysł samochodowy skarży się na brak pewnych typów obrabiarek, których w Polsce nie produkują. Tak samo spotykaliśmy się ze zdaniem, nawet poważnych fachowców, że wszystkie nasze krajowe obrabiarki nie stoją jeszcze na dostatecznie wysokim poziomie technicznym, wymaganym przez fabryki motorów benzynowych lekkiego typu (motory samochodowe i lotnicze) i, że dla produkcji tych ostatnich musimy inwestować bardzo poważne sumy w import maszyn zagranicznych. Zdanie to nie jest zupełnie słuszne. Obecnie posiadamy w kraju szereg specjalnych wytwórni, wyrabiających najróżniejsze, bardzo precyzyjne i dokładne maszyny i jeżeli nie wszystkie typy mamy już w kraju, to powodem tego jest tylko brak zapotrzebowania na nie.



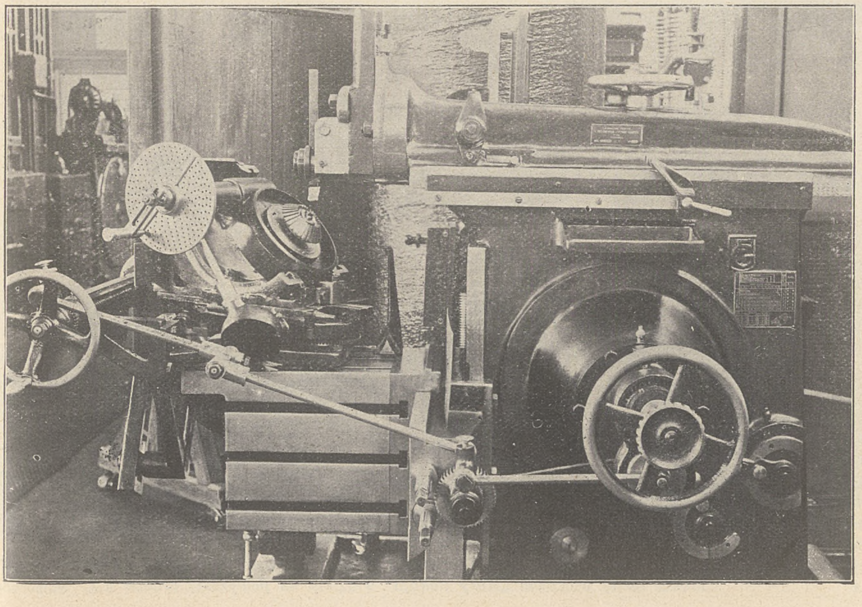
Nowoczesna tokarnia dla szybkiej i dokładnej obróbki metali, wykonana przez fabrykę L. Zieleniewski, Fitzner i Gamper. Tokarnie tego typu są niezbędne w każdej fabryce maszyn i od ich pracy zależy w wielkiej mierze dobroć oraz cena gotowych wyrobów. Fot. „Samochód"

Przed wojną nie mieliśmy w Polsce zbyt rozwiniętego przemysłu obrabiarkowego, w każdym razie posiadaliśmy szereg fabryk, które wykonywały takie maszyny zupełnie dobrze. Pierwsza specjalna fabryka powstała około 1875 roku; był to „Gerlach i Sp." w Warszawie, a od roku 1878 m. i. podjęła budowę obrabiarek też w Warszawie fabryka Braci Geisler. W tym właśnie okresie czasu budowano w Rosji szereg nowych kolei żelaznych, tak że na obrabiarki był wielki popyt, dlatego, prócz wyżej wymienionych fabryk, budową ich zajęła się cała masa mniejszych warsztatów mechanicznych, oraz kilka innych fabryk, które traktowały tę gałąź produkcji ubocznie. W r. 1898 największa nasza wytwórnia obrabiarek Gerlach i Sp. została przekształcona na Tow. Akc. pod nazwą „Gerlach i Pulst" i podjęła większe prace inwestycyjne dla zwiększenia swojej wydajności. W r. 1907 ciężka konjunktura handlowo-przemysłowa kładzie kres pomyślnemu rozwojowi przemysłu obrabiarkowego i powoduje upadek szeregu wytwórni, a w tej liczbie i Tow. Akc. „Gerlach i Pulst", które przechodzi w ręce kapitału zagranicznego. Po paru latach fabryka ta znowu dochodzi do rozkwitu i z coraz większem powodzeniem pracuje do r. 1915, kiedy rozszalała wojna, ewakuacja b. Kongresówki i niemiecka okupacja kładą kres wszelkiej krajowej produkcji. Rozumiejąc znaczenie przemysłu obrabiarkowego, Rosjanie korzystają z wyszkolonego personelu Gerlacha i z jego pomocą budują nową fabrykę w Charkowie, — bezpieczniejszym od Warszawy, — gdyż znajdujący się poza sferą działań wojennych. Takim sposobem Polska zostaje pozbawiona swojej najlepszej i największej fabryki, której maszyny i personel przenoszą się do Rosji. Inne fabryki są też w nie lepszem położeniu. Ewakuacja, o której już mówiliśmy, dewastuje częściowo urządzenia fabryczne, a okupanci wywożą i rekwirują resztę maszyn, tak że rok 1918 zastaje nasz przemysł obrabiarkowy w stanie kompletnej ruiny.

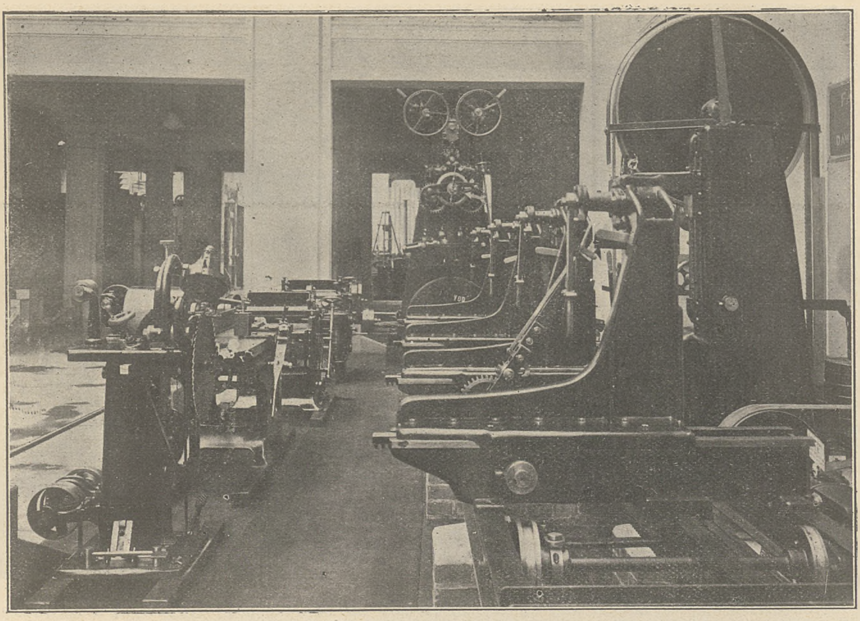


Wiele prac przy budowie samochodów wykonywuje się na precyzyjnych gryzarkach. Na załączonej fotografji widzimy taką maszynę, wykonaną przez poznańską „Wiepofanę". Fot. „Samochód"

Rząd polski, chcąc dopomóc tej gałęzi przemysłu, decyduje się na wydanie wszystkim, jeszcze istniejącym i jeszcze nie zrujnowanym kompletnie fabrykom maszyn, całego szeregu zamówień na obrabiarki. Na nieszczęście zastosowano przytem niezupełnie właściwy system pomocy rządowej, gdyż obrabiarek nie nabywano za jakąś określoną kwotę, lecz płacono fabrykom koszta robocizny, koszta surowców oraz pewien procent od tej sumy, który miał uchodzić za słuszny zarobek. System ten, chociaż pozwolił na rozpoczęcie pracy i umożliwił częściową odbudowę gmachów i remont zniszczonych maszyn, spowodował bardzo szkodliwe zjawi-



Specjalna heblarka fabryki L. Zieleniewski, która może robić stożkowe tryby, dzięki patentowanej głowicy na suporcie. Fot. „Samochód"

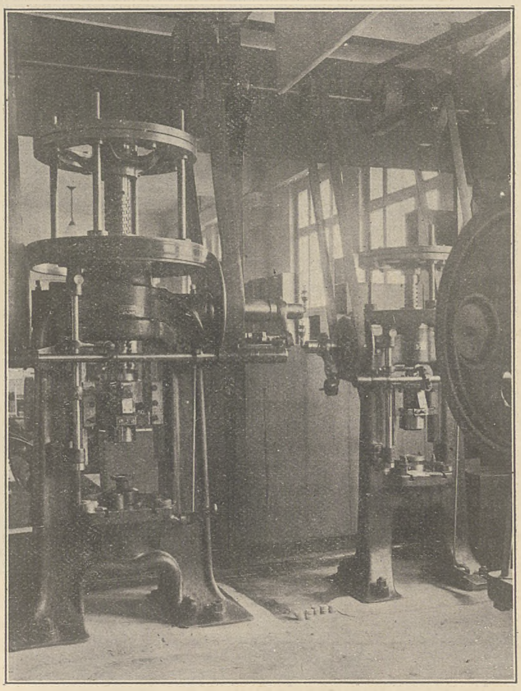


Wyrób karoseryj nie jest łatwą rzeczą : wymaga szeregu specjalnych maszyn, które same tną, heblują i obrabiają drzewo. Na fotografji widzimy szereg takich obrabiarek, wykonanych przez fabrykę Blumwe w Bydgoszczy. Fot. „Samochód"

sko braku organizacji pracy i stosowania przestarzałych systemów fabrykacji. Ta wadliwa organizacja przemysłu obrabiarkowego odbiłaby się nadzwyczaj szkodliwie na całem naszem życiu przemysłowem, gdyby w tym samym czasie nie stworzono u nas w kraju kilku nowych fabryk, które rozpoczęły swoją pracę na więcej racjonalnych zasadach.

Ze stabilizacją stosunków następuje częściowa sanacja przemysłu obrabiarkowego. Szereg fabryk, które zajmowały się wyrobem obrabiarek ubocznie i prowadziły tę pracę bez określonego systemu, zmuszone były odpaść, tak że dziś mamy w Polsce zalewo pięć większych fabryk, prowadzących wyrób obrabiarek celowo. Oczywiście pod słowem fabryka obrabiarek rozumiemy tylko wytwórnie, stojące na należytym poziomie, posiadające odpowiednie biura konstrukcyjne i mogące zagwarantować wydajność swojej pracy, oraz jakość wykonywanych maszyn. Z tych pięciu tylko dwie są specjalnie poświęcone fabrykacji obrabiarek, inne natomiast prowadzą ten dział ubocznie, lecz dla osiągnięcia dobrych rezultatów, nie łączą go z resztą fabryki, pozostawiając mu własną organizację i prawie zupełną niezależność techniczno-handlową. Prócz większych fabryk obrabiarek mamy jeszcze w Polsce kilka wytwórni, jak n. p. Stowarzyszenie mechaników polskich z Ameryki, które wykonywuje obrabiarki precyzyjne, oraz Państwową Wytwórnię Uzbrojenia „Pocisk", specjalizującą się w wyrobie najróżniejszych sprawdzianów.

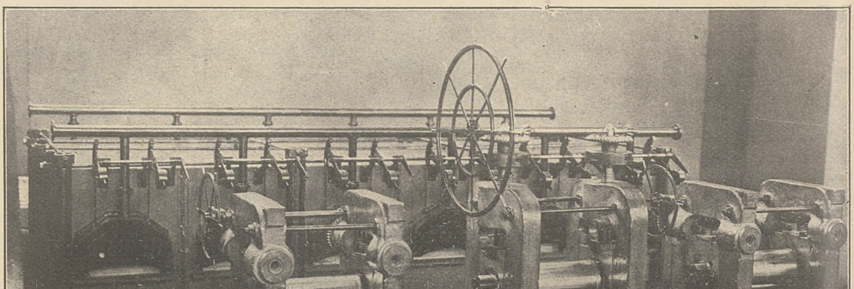
Jedną z największych bolączek naszego przemysłu obrabiarkowego była bezprogramowość rządowych zamówień, która nie pozwoliła na wprowadzenie choćby częściowej normalizacji typów, co uniemożliwiło specjalizację fabryk i racjonalizację całej produkcji. W kierunku normalizacji istnieje już dziś nacisk banków, finansujących fabryki, lecz mimo to urzędy państwowe przeciwdziałają tej korzystnej reformie, uznając specjalizację za szkodliwą i starając się stworzyć sztucznie konkurencję. Ponieważ rząd jest w danej chwili jednym z największych odbiorców, powinny i jego instytucje zaopatrywać się w obrabiarki więcej programowo, rozkładając zakupy na szereg lat, tak by fabryki krajowe mogły łatwiej dostosować się do zapotrzebowania. Obecnie bowiem zdarza się często, iż namyślanie się nad nabyciem maszyny trwa całe lata, a zakup jej, po przyznaniu odpowiednich kredytów musi być uskuteczniony natychmiast, tak że w razie niemożności wyszukania takowej na rynku krajowym, sprowadza się ją z zagranicy. Jeżeli system ten dotyczy obrabiarek specjalnych, których wyrób masowy nie jest możliwym, nie przynosi on wielkiej szkody, lecz maszyny normalne powinniśmy bezwzględnie wyrabiać u nas w kraju, a nie nabywać zagranicą.



Masowe wykonanie pewnych części maszyn wymaga różnych tłoczni i pras. Maszyny takie wyrabia u nas w kraju kilka fabryk, a w tej liczbie Wieczyński w Warszawie.

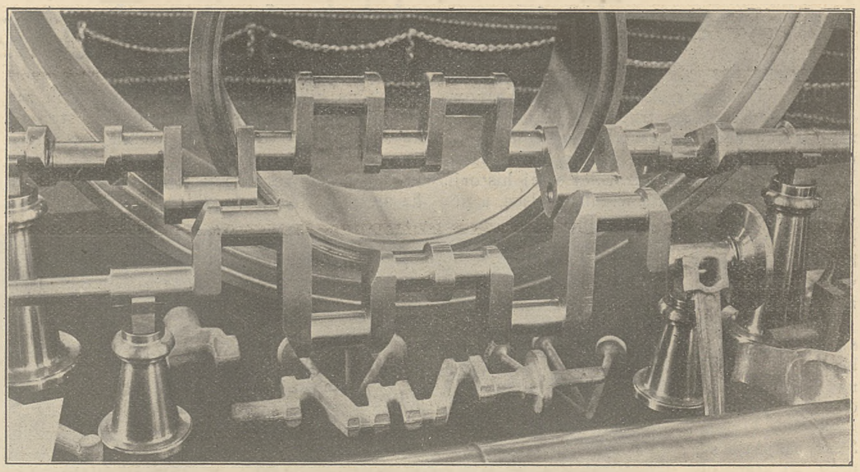
Wytwarzamy w kraju w wymienionych wyżej fabrykach oraz warsztatach mechanicznych obrabiarki następujące: tokarki wszelkich typów, od tanich i prostych do najwięcej skomplikowanych o wysokiej sprawności, od najmniejszych do największych, wiertarki różne, kadłubowe, słupowe jedno i wielowrzecionowe, strugarki wzdłużone, poprzeczne i pionowe, frezarki uniwersalne, zwykłe i specjalne, gwinciarki, rewolwerówki, szlifierki, oraz szereg maszyn od najprecyzyjniejszych do najprostszych dla obróbki drzewa. Wszystkie te maszyny są budowane przeważnie serjami od kilku do kilkudziesięciu sztuk jednorazowo z zastosowaniem odpowiednich szablonów, form i mocowadeł, oraz narzędzi specjalnych, które ułatwiają i potaniają produkcję. Prócz tych maszyn zaczynają u nas próby konstrukcji wytaczarek (wiertarko-frezarek) o wrzecionie przesuwanem w kierunkach poprzecznych, szlifierek obwodowych, prostszych automatów, pras, sztanc, karuzelówek itp.

Maszyny krajowego wyrobu są droższe, niż zagraniczne, natomiast pod względem jakości nie ustępują w niczem nawet wyrobom najwięcej renomowanych niemieckich fabryk. Widzimy więc, że dla przemysłu samochodowego możemy zastosować obrabiarki polskie, z wyjątkiem może kilku typów specjalnych, których sprowadzenie z zagranicy okaże się konieczne.



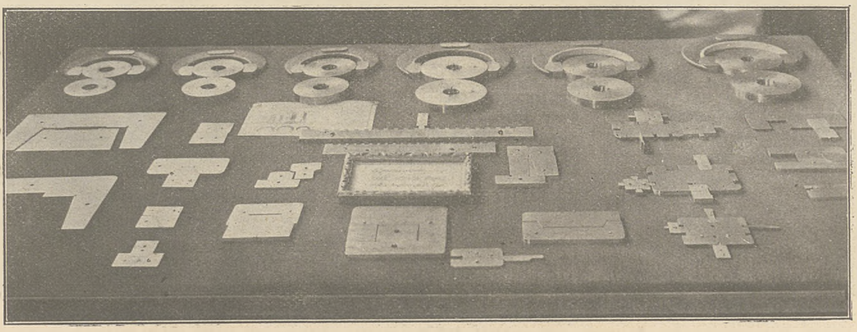
Karoserje metalowe wymagają specjalnych gatunków blachy, wyrabianych na specjalnych walcowniach. Model takiej walcowni „Huty Pokoju" widzimy na powyższej rycinie. Fot. „Samochód"

Przy tej sposobności powinniśmy zastanowić się nad ogólnemi warunkami rozwoju krajowego przemysłu samochodowego. Co jest potrzebne dla produkcji motorów, podwozi oraz karoseryj? Musimy mieć surowce, obrabiarki, i wreszcie ludzi fachowo wyszkolonych. Otóż surowce posiadamy. Nasze stalownie wyrabiają materjały w niczem nie ustępujące zagranicznym, a badania laboratorjum Politechniki Warszawskiej, laboratorjum Państwowej Fabryki Samochodów, Instytu Badań Inżynierji i Polskich Zakładów Skody wykazały, że nasze stale nadają się bardzo dobrze dla konstrukcyj samochodowych. Tak samo mamy odlewy z metali lekkich, które wchodzą coraz więcej w użycie i wykonywują je na podstawie ścisłych doświadczeń laboratoryjnych różne specjalne odlewnie jak np. Ursus, Babbit, P. W. Samochodowe, Mieszczański i inne. Gorzej przedstawia się sprawa z odlewami żelaznemi, lecz i tu widzimy w ostatnich latach duży postęp. O ile jeszcze przed pięciu laty trzeba było dla wykonania jakiegoś odlewu o więcej zawiłych kształtach wędrować przez cały szereg fabryk, które ostatecznie nie potrafiły tej pracy zrobić, to dziś możemy takie odlewy zamawiać, chociaż po trochę wyższej cenie, ale z zupełną pewnością, że one zostaną wykonane dobrze i nie pękną przy pierwszej obróbce.



Wały korbowe, korbowody, wentyle oraz inne stalowe części motoru wyrabia w Polsce „Huta Pokoju", znana z fabrykowanych przez nią wysokowartościowych gatunków stali. Fot. „Samochód"

O obrabiarkach mówiliśmy dziś obszerniej i wiemy, że takowych nam nie zabraknie, pozostają więc fachowcy. Tych ostatnich mamy już w kraju. Wystarczy wymienić nazwiska takich konstruktorów jak Tański, Mrajski, Brzeski oraz innych, ażeby przekonać nas, że jesteśmy w stanie nietylko kopjować licencje zagraniczne, lecz możemy tworzyć nasze własne, specjalnie do polskich warunków dostosowane typy. Tak samo nie brak nam fachowców warsztatowych, gdyż Polacy wyróżniają się dużemi zdolnościami i łatwo uczą się nowej pracy.



Kontrola pracy i sprawdzanie dokładności nie jest rzeczą prostą. Używa się dla tej pracy szeregu różnych precyzyjnych sprawdzianów, które w Polsce z dużem powodzeniem wykonuje warszawski „Pocisk". Fot. „Samochód"

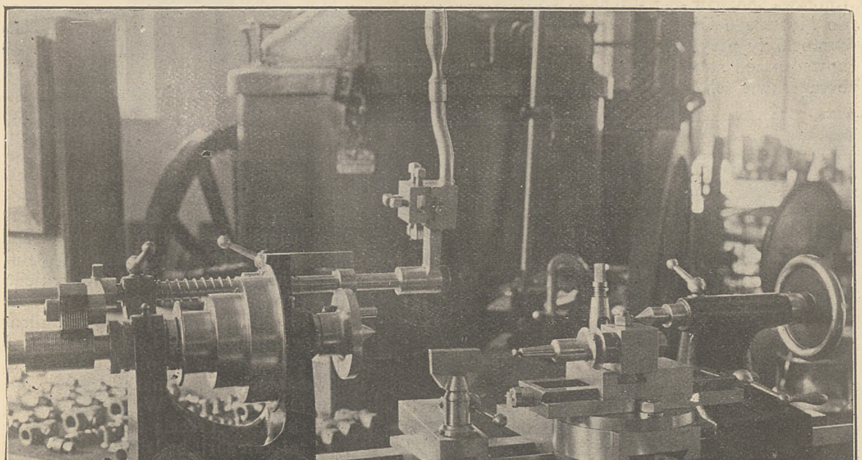
W razie konieczności możemy skorzystać z pomocy polskich robotników, pracujących z powodzeniem zagranicą i nie mogących powrócić do kraju z powodu niemożności znalezienia prac w swoim zawodzie. Opowiadają naprzykład, że w okresie organizowania fabryki „Stetysz", która nota-bene po pożarze zawiesiła pracę na czas nieokreślony, jej przyszły właściciel hr. Tyszkiewicz otrzymywał w Paryżu szereg zgłoszeń Polaków z całego świata, którzy prosili go o zaangażowanie do nowopowstającej fabryki, twierdząc, że wszyscy oni pragną jak najprędzej powrócić do kraju i tylko czekają powstania odpowiednich placówek przemysłowych, które zapewniłyby im zatrudnienie i wykorzystanie ich zdolności zawodowych.

Widzimy więc z tego wszystkiego, że nic nie stoi na przeszkodzie do rozwoju naszego przemysłu samochodowego z wyjątkiem może jednej rzeczy, której nie da się określić z tabel statystycznych i zbadać w różnych laboratorjach. Brak nam mianowicie choćby jednego człowieka, któryby potrafił ująć w swoje ręce organizację nowo powstającego przemysłu i pracować konsekwentnie, mimo najróżniejszych trudności.

Właśnie brak myśli twórczej uniemożliwił nam rozpoczęcie pracy we właściwej chwili kiedy zaczynało wzrastać zapotrzebowanie na samochody, a kraj nie przyzwyczaił się jeszcze do importu zagranicznego. Było to w roku 1924; w Polsce kursowały wtedy tylko samochody wojskowe i nawet fachowcy nie chcieli wierzyć, że za kilka lat ruch samochodowy zacznie odgrywać poważną rolę w ogólnokrajowym problemie komunikacyjnym.

Ze smutkiem musimy stwierdzić, że w obecnej chwili nowy przemysł krajowy, będzie musiał walczyć ze znacznie większemi trudnościami z powodu zorganizowania się zagranicznego importu, który dzięki pomysłowej reklamie, dobrze zorganizowanej propagandzie i przez stworzenie szeregu montowni zawładnął prawie niepodzielnie naszym rynkiem. Dziś np. każdy laik słyszał o Fordzie, Chevrolecie i dajmy na to o Rolls-Roys'ie, lecz nikt prawie nie wie, że produkujemy w kraju doskonałe samochody ciężarowe „Ursus", oraz parę typów maszyn osobowych. Zwalczenie tej niewiedzy, oraz ustalonej opinji maszyn zagranicznych będzie wymagało od naszego przemysłu bodaj większych wysiłków niż sama organizacja produkcji.

L. Kozłowski.

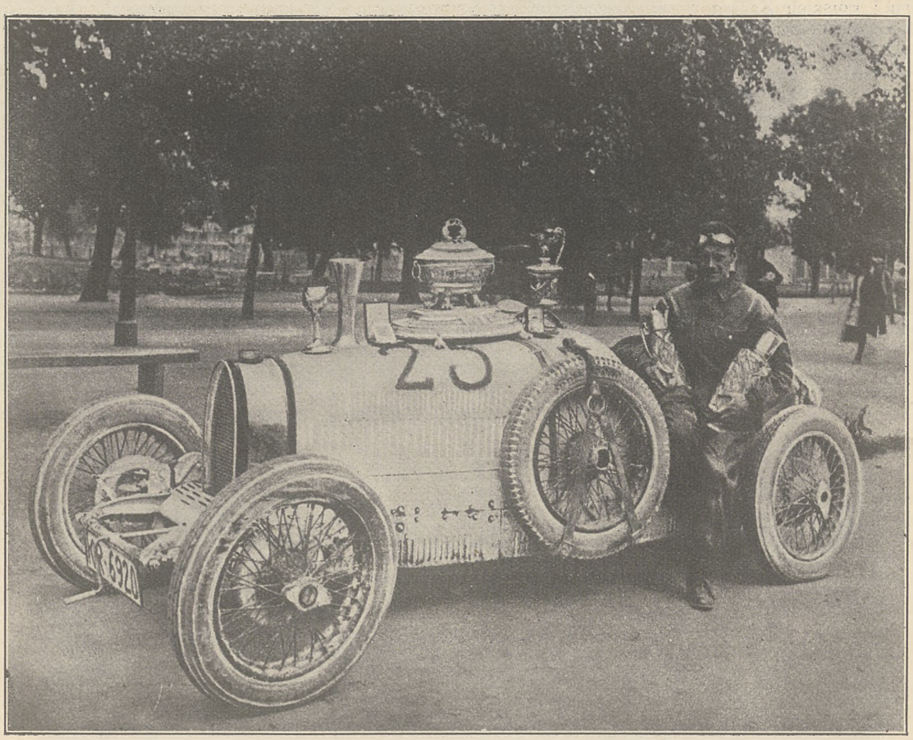


Nawet najprecyzyjniejsze prace tokarskie, wymagane przy wykończaniu delikatnych części maszyn możemy robić w kraju, posługując się doskonalemi tokarkami „Pocisku". Fot. „Samochód"

Trzeci Wyścig Tatrzański

Dnia 11 sierpnia Automobilklub Krakowski organizuje po raz trzeci „Wyścig tatrzański", który będzie zarazem drugim tego rodzaju wyścigiem międzynarodowym w Polsce. Wyścigi te, mimo tak krótkiej swej historji, zyskały sobie już sławę w całej Polsce, a powoli zaczyna się niemi też coraz bardziej interesować automobilizm zagraniczny.

Wyścig tatrzański rozgrywany bywa od r. 1927 na trasie pomiędzy Zakopanem a Morskiem Okiem. Start znajduje się przy 21 klm. od Zakopanego w pobliżu granicznego mostu, na rzece Białce, dzielącej Polskę od Czechosłowacji. Stamtąd trasa biegnie ku Morskiemu Oku, początkowo w terenie płaskim, o nielicznych zakrętach, co pozwala zawodnikom na rozwinięcie znacznej szybkości początkowej, dochodzącej u maszyn wyścigowych do 200 klm. na godzinę. Na czwartym kilometrze droga zaczyna się wznosić ku górze i silnemi zakrętami wśród lasu dochodzi do wodospadów Mickiewicza, skąd znów wśród silnych zakrętów poczyna się wznosić przez dolinę Białki ku Morskiemu Oku. Meta znajduje się na 28,5 klm. od Zakopanego, cała więc długość trasy wynosi 7,5 klm. Przeciętne nachylenie drogi wynosi 4,2 proc., najsilniejsze nachylenie 6 proc.



P. Ripper na Bugatti, zwycięzca w r. 1928.

To wielkie urozmaicenie w charakterystyce drogi stanowi o wartości sportowej tego wyścigu, który stawia wielkie wymagania sportowego wyrobienia dla kierowcy i sprawności maszyny. — Z punktu widzenia widza, Wyścig Tatrzański jest również jedną z najpiękniejszych imprez samochodowych. Jedyna polska droga górska, na której zawody się rozgrywają, obfituje w tak piękne krajobrazy, że sam jej widok, byłby niemałą atrakcją. Można powiedzieć, że tak pięknym krajobrazem niemal żaden z europejskich wyścigów górskich poszczycić się nie może. Publiczność ogląda wyścig z wielkich trybun, ustawionych na polanie, przez którą biegną wielkie serpentyny. Tutaj na przestrzeni przeszło 2 klm. można dokładnie obserwować wyścig w jego najciekawszej części. Zainstalowane głośniki Polskiego Radja informują nieustannie o przebiegu zawodów, dając w każdej chwili pełny obraz imprezy. Prócz tego drugie trybuny zainstalowano przy samej mecie, skąd roztacza się widok na kilka ostatnich, decydujących zakrętów. Zakręty te są bardzo ostre i strome, a temsamem wymagają wielkiej wprawy i wysiłku od kierowcy.

Przy sposobności musimy tutaj podać kilka uwag pod adresem widzów, którzy chcieli by się na ten wyścig wybrać. — Samochody, któremi publiczność przybywa z Zakopanego ustawiają się do chwili zamknięcia trasy poza metą w kierunku do Morskiego Oka, przyczem dokładne przestrzeganie porządku jest rzeczą konieczną, albowiem wąska i jednokierunkowa, pozbawiona drugiego wyjścia szosa do Morskiego Oka dopuszcza łatwo zatorów. Samochody przybywające później muszą parkować przed startem, na Łysej Polanie, skąd pasażerowie ich udają się już pieszo wzdłuż trasy ku serpentynom. Po drodze mogą wszelkie informacje otrzymać na punktach kontrolnych (pierwszy zakręt po prostej, Wodospady, trybuny przy serpentynach, meta).

Jako apel do publiczności specjalnie podkreślić należy, że dokładne zamknięcie trasy wyścigu dla publiczności jest ze względu na jej długość niemożliwe. Każdy człowiek lub zwierzę znajdujące się w czasie wyścigów na trasie, przechodzące drogę, lub stojące na t. zw. bankiecie, znajduje się sam w niebezpieczeństwie życia, — a co gorsze naraża swych sąsiadów i kierowcę jadącego w wyścigu samochodu na niebezpieczeństwo śmierci. Samochód jadący w wyścigu jedzie po drodze, o której wie napewno, że jest zupełnie pustą, jedzie tak, że nie jest w stanie zatrzymać się w nagłym wypadku. Wszelkie gwałtowne hamowanie przy szybkościach rozwijanych wśród trudnych zakrętów przez wyścigowe maszyny musi spowodować przewrócenie się samochodu, wypadnięcie z trasy i wszelkie dalsze konsekwencje takiego wypadku.

Pierwsze zgłoszenia do Wyścigu Tatrzańskiego

Nie upłynął jeszcze termin pierwszego orjentacyjnego zamknięcia zgłoszeń, a już mamy jedenaście pierwszorzędnych maszyn i kierowców na starcie. Reprezentowane są Polska, Czechosłowacja, Niemcy i Austrja, przez szereg doborowych zawodników. I tak w kategorji sportowej startuje na wielkim Mercedesie SS z kompresorem p. hr. Arco Zinneberg. W kategorji 2—3 litrów konkurują w tej chwili p. Harold Weinschenck, członek Austrjackiego Klubu Automobilowego na specjalnej sportowej 6-cio cylindrowej Tatrze i p. Leopold Gerhard z Łodzi na 6-cio cyl. Voisenie. Samochód tej marki startuje po raz pierwszy w Wyścigu Tatrzańskim. — Trzecią zawodniczką w tej kategorji będzie p. Halina Poznańska z Łodzi na Austrodaimlerze sportowym trzylitrowym, tego samego typu co znane w Polsce z wielu rajdów i wyścigów slynne „Trzylitrówki" Daimlerowskie. — Start znanej sportsmanki łódzkiej jest sensacją w świecie sportowym. — W kate-

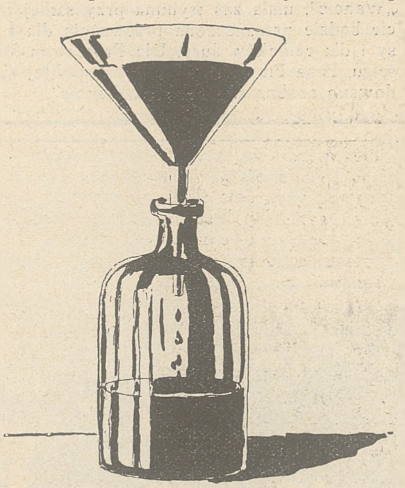


„Wielka Nagroda Tatr". Waza srebrna, pochodząca z XVIII w.

(Dokończenie na str. 10-tej.)

Praktyczne sposoby badania zanieczyszczeń oliwy

Wszyscy wiemy, że samochód wymaga nadzwyczaj starannego i dobrego oliwienia, inaczej bowiem ulega przedwczesnemu zniszczeniu. Dlatego też używamy zazwyczaj tylko najlepszych, najwięcej renomowanych gatunków oleju. Nie znaczy to bynajmniej, że nie powinniśmy nigdy stosować smarów, wyrabianych przez mniej znane wytwórnie, np.



Dla zbadania oliwy na zawartość zanieczyszczeń mechanicznych, należy przesączyć ją przez dobry i czysty papier sączkowy.

nasze fabryki krajowe, gdyż i te ostatnie dają towar, w niczem nieustępujący przereklamowanym wyrobom zagranicznym, a za to tańszy od nich prawie o 40%. Ta różnica ceny powstała z powodu olbrzymich sum pieniędzy, wydawanych przez różne firmy zagraniczne na cele propagandy i reklamy, za którą ostatecznie musi zapłacić odbiorca, natomiast wytwórnie krajowe kosztów tych nie ponoszą i dlatego, mimo droższych surowców i cięższych warunków pracy, dają nam towar równowartościowy po niższej cenie. Nie jesteśmy w stanie sami ocenić dobroci poszczególnych gatunków oliwy, lecz możemy uciec się w takich wypadkach do pomocy chemików, gdyż jednorazowy wydatek na analizę wróci się wkrótce z powodu korzystniejszej ceny nabywanego przez nas smaru. Sposób ten ma rację bytu tylko wtedy, kiedy zamierzamy stale nabywać ten sam fabrykat, natomiast w wypadku kupna przygodnego nie może być zastosowany, tembardziej, że w takich wypadkach jesteśmy zazwyczaj w jakichś więcej oddalonych miejscowościach, gdzie o wszelką fachową poradę bardzo trudno.

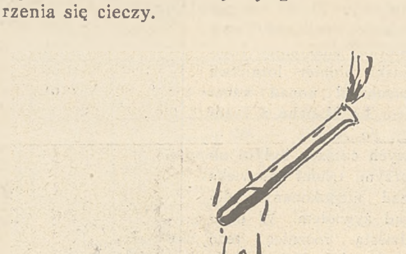
Nie polecamy, rozumie się, stosowania nieznanych gatunków oliwy, lecz na wypadek, gdyby to było konieczne, podamy kilka sposobów, które pozwolą nam prostemi metodami, bez zastosowania specjalnych przyrządów, w ciągu paru chwil choćby z grubsza zbadać posiadaną przez nas oliwę.

Zaczniemy od zanieczyszczeń natury mechanicznej, najwięcej bodaj szkodliwych dla motoru. Wyszukanie ich możemy przeprowadzić następującym sposobem. — Należy zaopatrzyć się w kawałek zupełnie czystej bibuły sączkowej oraz niewielki lejek. Składając bibułkę robimy z niej stożek i po zbadaniu jego całości wkładamy do lejka, poczem nalewamy oliwę, celem jej przesączenia. Ponieważ gęsta oliwa sączy się bardzo wolno, możemy ją rozcieńczyć uprzednio pewną ilością zupełnie czystej benzyny. Po przesączeniu ca. ½ ltr oliwy badamy starannie powierzchnię bibuły, na której nie powinniśmy znaleźć żadnych twardych cząstek. Jeżeli przed sączeniem oliwa była trochę mętna, a po sączeniu stała się zupełnie klarowna, należy przypuszczać, że bardzo drobne zanieczyszczenia mechaniczne, niewidoczne dla gołego oka na powierzchni chropowatego papieru sączkowego, zostały przez sączek zatrzymane i dlatego właśnie oliwy tej nie wolno stosować do motoru.

Jeżeli natomiast oliwa i przed sączeniem i po sączeniu pozostała trochę mętna, przyczyny tego należy szukać gdzieindziej. Najczęstszym powodem mętności bywa zawartość niewielkiej ilości parafiny lub wody. Woda, jako dodatek do oliwy jest niedopuszczalna, parafina natomiast, jeżeli znajduje się tam w niewielkiej ilości, nie jest zbyt groźna, a czasami nawet korzystna, gdyż oliwa z domieszką parafiny nie daje osadów smołowych, łatwo zapychających przewody w systemie smarowania.

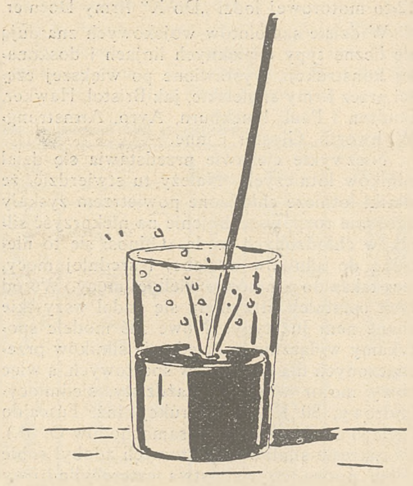
Dla zbadania oliwy na zawartość wody, znamy dwa bardzo proste sposoby. Jeżeli mamy pod ręką probówkę z cienkiego szkła, możemy użyć dla próby sposobem odparowywania. Taką probówkę napełniamy do ca. ⅓ badaną oliwą i zaczynamy powoli ogrzewać nad jakimś płomieniem. Przy zawartości parafiny już przy nieznacznem nawet rozgrzaniu oliwa zacznie się klarować i zagotuje się spokojnie, bez gwałtownego wywiązywania pary, jeżeli natomiast jako domieszkę mamy wodę, mętność nie ustąpi odrazu, a przy rozgrzaniu probówki do ca. 100 C° będziemy mogli zaobserwować gwałtowne wydzielanie się pary, a nawet coś w rodzaju małego wybuchu, który może nieraz wyrzucić całą zawartość probówki.

Drugi sposób jest jeszcze prostszy. W tym wypadku użyć możemy zwykłej szklanki lub kubka, napełnionego oliwą, oraz kawałka drutu o grubości 1—2 mm. Drucik ten rozgrzewamy do ciemnoczerwonego żaru i szybko zanurzamy w oliwie. Jeżeli ta ostatnia nie zawiera wody, ochłodzenie drucika nastąpi bez wywiązywania większej ilości baniek pary, naogół spokojnie, jeżeli natomiast w oliwie będzie znajdowała się woda, odczujemy uderzenie w drucik, spowodowane niby małym wybuchem i zaobserwujemy gwałtowne burzenia się cieczy.



Zawartość wody określamy przez podgrzewanie oliwy w cienkiej probówce. Woda przy ca 100 C° powoduje mały wybuch i obfite wydzielanie się pary.

Prócz tych zanieczyszczeń oliwa nie powinna zawierać żadnych kwasów wolnych, któreby działały niszcząco na metale. Próba na kwas jest trudniejsza tak, że musimy zadowolić się badaniem smaku oliwy, który powinien być zupełnie obojętny. Można prócz tej prostej próby użyć jeszcze różnych chemicznych odczynników, które przy pewnej



Rozrzażony drut, zanurzony do badanej oliwy powoduje w razie zawartości wody gwałtowne burzenie się i obfite wydzielanie pary.

wprawie i znajomości rzeczy pozwolą na otrzymanie zupełnie pewnych rezultatów. Nie będziemy o nich mówili szczegółowo, gdyż tego rodzaju badanie wymaga już pewnej wiedzy z dziedziny chemji.

Czasami zdarza się, że nawet najwięcej renomowane marki oliwy zawierają różne zanieczyszczenia i użycie ich może spowodować wielkie szkody dla motoru samochodowego. Najczęściej zanieczyszczenia te znajdujemy w falsyfikatach, które są bardzo rozpowszechnione na prowincji, z tych względów poleca się nawet przy nabywaniu oliwy w oryginalnych i zaplombowanych naczyniach, stwierdzić po pierwsze całość plomby, a potem, jeżeli źródło nabycia nie jest zupełnie pewne, przeprowadzić choćby z grubsza polecone przez nas próby.

Mieliśmy w naszej własnej praktyce podobny wypadek. Z powodu niedopatrzenia zmuszeni byliśmy nabyć w pewnem niewielkiem miasteczku na kresach kilka puszek oliwy. Ponieważ towar wydał się nam podejrzany, przeprowadziliśmy parę prób i wykryliśmy w renomowanym smarze mieszaninę starej oliwy, jakiegoś łoju i nafty. Ostatecznie musieliśmy kupić kilka litrów maszynowego oleju luzem, przez co uratowaliśmy nasz samochód od kompletnego bodaj zniszczenia.

Prócz oliwy sprawia nam nieraz wiele kłopotu benzyna, którą musimy nabywać przygodnie. Czasami po nalaniu takiej „benzyny" samochód stanowczo ogłasza strajk generalny i dla jakiej takiej jazdy wymaga usuwania błota i wylewania wody z filtrów co parę kilometrów. W takich wypadkach jedynym bodaj sposobem na zapobieżenie złu jest przesączenie całej benzyny, którą chcemy wlać do baku przez dobrą skórę zamszową, która ma właściwość zatrzymywania wszelkich mechanicznych zanieczyszczeń, oraz wody.

(K—a)

Lotnicza „Olympia-Show"

(Dokończenie ze str. 4-tej.)

bowego olbrzyma Handley-Page. Jako typ zupełnie nowy wystawiła firma Vickers dwupłatowiec komunikacyjny „Victoria" dla 24 pasażerów.

Z samolotów komunikacyjnych wodnych wyróżnia się przepięknem wykonaniem całkowicie metalowa łódź latająca dla 16 pasażerów „Nile" firmy Blackburn. W dziale tym znajdują się również ciekawe modele słynnej łodzi latającej „Romar" Rohrbacha, oraz 12-to motorowej łodzi „Do X" firmy Dornier.

W dziale samolotów wojskowych znajdują się liczne typy o pięknych linjach i doskonałej konstrukcji, wystawione po większej części przez firmy angielskie, jak Bristol, Hawker, Boulton i Paul, Blackburn, Avro, Armstrong-Withworth, Gloster i inne.

Niezwykle ciekawie przedstawia się dział silników lotniczych. Należy tu stwierdzić, że silniki lotnicze chłodzone powietrzem zyskały ogromne rozpowszechnienie na niekorzyść silników chłodzonych wodą. Odnosi się to nietylko do silników o słabej i średniej mocy, lecz także do silników o wielkiej mocy. Wśród tych ostatnich utrzymały się nadal wszystkie znane nam już typy. Nowe zaś modele spotykamy wyłącznie w dziedzinie silników przeznaczonych dla samolotów sportowych, a więc nowy motor włoski, gwiaździsty, siedmiocylindrowy, 80 KM, konstrukcji inż. Fuscaldo (byłego szefkonstruktora samochodów O. M.). W zakresie silników sportowych zdobył sobie pełne prawo obywatelstwa czterocylindrowy silnik, chłodzony powietrzem z cylindrami w jednej linji na wzór sławnego angielskiego „Cirrusa". I tutaj spotykamy dwie konstrukcje nowe, a więc silnik czterocylindrowy w jednej linji chłodzony powietrzem 85/95 KM, konstruktora włoskiego Colombo, oraz również czterocylindrowy silnik, chłodzony powietrzem „As 8", 80 KM, niemieckich zakładów Argus, z cylindrami wiszącemi.

Trudno w krótkiem sprawozdaniu wyliczyć wszystkie ciekawe szczegóły, znajdujące się na lotniczej „Olympia-Show". Rzeczy bardziej ciekawe będziemy starali się omówić w specjalnych artykułach, narazie zaś musimy się zadowolić stwierdzeniem, że wystawa ta była prawdziwie imponująca. *S. Frank.*

Trzeci Wyścig Tatrzański

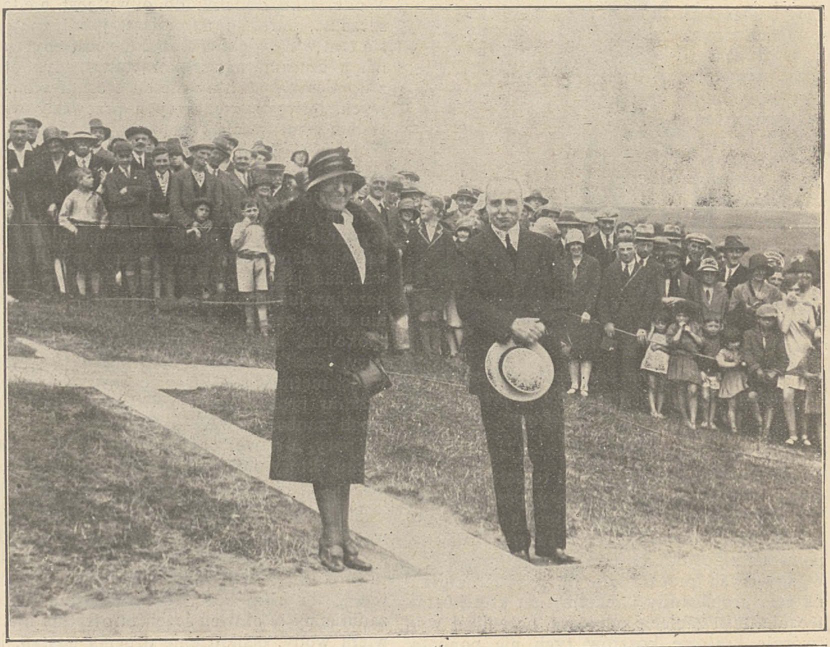
(Dokończenie ze str. 8-ej.)

gorji do półtora litra startują hr. Hardegg z Wiednia na półtoralitrowym 4-ro cyl. Bugattim, inż. Bogucki z Małopolskiego Klubu Automobilowego na takiej samej maszynie (inż. Bogucki zwyciężył na niej ostatnio w klasie sportowej w Krynicy i zajął pierwsze miejsce w rajdzie do Okopów Św. Trójcy) — wreszcie p. Antoni Januszkowski z K. K. A. na 6-cio cyl. Alfa Romeo. W kategorji do 1.100 ccm startuje p. Schmidt Florjan z Czechosłowacji (Jagerndorf) członek Mahrisch Schlesischer Automobilklub na 4-o cyl. Amilcarze „Grand Sport". Z maszyn wyścigowych mamy w tej chwili trzy zgłoszenia: zeszłoroczny zwycięzca p. Jan Ripper z K. K. A. na półtoralitrowym Bugattim 4-cyl. z kompresorem, hr. Mycielski z Małopolskiego Klubu Automobilowego na takiej samej maszynie, wreszcie Dr. Szwarcsztajn Stanisław na Bugattim 8-cyl. z kompresorem typu Grand Prix. — Jak już z tych pierwszych zgłoszeń widać Wyścig Tatrzański będzie pierwszorzędną walką doskonałych maszyn sportowych. Zgłoszenia dopiero się rozpoczęły. Brak jeszcze kilku kierowców, którzy napewno wezmą udział, choćby ze względu na Mistrzostwo Polski, brak narazie kilku wybitnych zawodników na Daimlerach, którzy zawsze brali udział jak pp. hr. Maurycy Potocki, hr. Adam Potocki i mistrz Polski inż. Liefeldt, brak zgłoszenia p. Zawidowskiego na Bugattim, Dr. Fruehlinga. — brak Fiatów, które zawsze brały udział, hr. Tarnowskiej, p. Schielowej na Tatrze. Spodziewany jest liczny udział zawodników węgierskich, z Czechosłowacji doskonałego kierowcy Tatry p. Vermirovskiego i wielu innych. Wyścig Tatrzański zapowiada się jednem słowem znakomicie.

Dalsze zgłoszenia

Napływają dalsze zgłoszenia, które jeszcze nie wyczerpują listy. Narazie mamy do zanotowania dalsze zgłoszenia pp. dr. Fruehling na Bugattim 8-mio cyl. z kompresorem w kategorji wozów sportowych (typ Grand Sport) i p. Chrząszcz na Lancii w tejże kategorji. Pewnym jest jednak udział p. Liefeldta w kategorji wozów wyścigowych na samochodzie marki Austro-Daimler o pojemności 3,5 litr., oraz p. Zawidowskiego ze Lwowa również w kategorji wyścigowej na samochodzie marki Bugatti o poj. 2 litry z kompresorem.

Budowa trybun postępuje szybko naprzód, mimo nieprzychylnego stanowiska sfer miejscowych trybuny są na ukończeniu, pomeszczą 1100 osób na miejscach siedzących na „Wancie", mała zaś trybuna przy samej mecie będzie przeznaczona przeważnie dla prasy i dla członków Jury. Dla Protektora Wyścigu, Pana Prezydenta Rzeczypospolitej zbudowano osobną trybunę na „Wancie".





W 20-tą rocznicę przelotu Bleriota

W zeszłym tygodniu upłynęło 20 lat od pamiętnej chwili, gdy Louis Bleriot, znakomity francuski pionier lotnictwa przeleciał ponad kanałem La Manche z Francji do Anglji. — W owych czasach był to olbrzymi triumf człowieka nad niepokonanym dotąd żywiołem. W dwudziestą rocznicę tego czynu, dnia 25 lipca r. b. Louis Bleriot odbył tę samą drogę w towarzystwie swej małżonki. Wielki płatowiec pasażerski, wiozący państwa Bleriot, przeleciał nad kanałem i wylądował w Dover w pobliżu tego samego miejsca, gdzie niegdyś po raz pierwszy wylądował jego skromny poprzednik.

Na rycinach obok zamieszczonych widzimy samolot, przelatujący nad miastem Dover oraz pp. Bleriot, stojących na miejscu dawnego lądowania. Fot. Wide World

Zjazd Gwiaździsty do Poznania

Wyniki szczegółowe

PROTOKÓŁ

z posiedzenia Gremjum Komisarzy Sportowych Zjazdu Gwiaździstego do Poznania 27 lipca 1929 r.

Posiedzenie zagaił delegat A. P. p. mec. Sznarbachowski i przystąpił do stwierdzenia obecnych delegatów:

A. P. reprezentował p. mec. Sznarbachowski
M. K. A. reprezentował p. Zygmunt Bałaban
Śl. A. K. reprezentował p. Karol Kocyk
Kr. K. A. reprezentował p. dr. Ignacy Cieszyński
Ł. A. Kl. reprezentował p. inż. Kauczyński
Wil. K. A. nie wysłał swego delegata p. prezesa Wagnera wobec czego w miejsce to wchodzi dalszy delegat A. W. p. inż. Maćkowiak.
A. W. reprezentował p. inż. radca Trampler oraz z tytułu swego stanowiska jako komandor Zjazdu p. dyr. Głowiński.

W krótkiej dyskusji poruszono sprawę, czy zawodnicy Zjazdu mogą być kom. sportowymi. Zebrani jednogłośnie wypowiadają się za tem, że przy Zjazdach Gwiaździstych jest to dopuszczalne, gdyż impreza ta nie ma charakteru ściśle konkurencyjnie sportowego.

Następnie przystąpiono do spraw protestów. Przy tej okazji uchwalono ogłosić wynik Zjazdu o godzinie 21, a rozdanie nagród przełożyć po kolacji.

Pismo p. Alfreda Seydla z Ł. A. K. nr. startowy 169 w sprawie wypadku pod Ostrowem Wlkp i konieczności niesienia pomocy, uwzględniono w całej pełni i czas stracony 3 godz. i 15 min. przy obliczeniu się uwzględni. Pismo p. Jana Racięskiego w sprawie obliczenia tras nie mogło być rozpatrywane jako protest wobec braku kaucji, a zasadniczo zebranie uchwaliło stosować się ściśle do regulaminu tj. mapy A. I. A. oraz dodatkowych uchwał tj. poprawek nadesłanych klubom przez A. P. oraz dodatkowo mapy G. E. A. odnośnie dróg które w mapie A. I. A. nie są wymienione lub brak kilometrażu.

Jako dalszą sprawę przedłożono protest K. A. K. z dnia 6. 7. 1929 r. w sprawie sposobu obliczenia, wymienionego w regulaminie Zjazdu Gwiaździstego do Poznania oraz zastosowania tegoż obliczenia odnośnie nagród wędrownych. Po przeprowadzonej dyskusji, w której wszyscy obecni wzięli udział, uchwalono wszelkie obliczenia przeprowadzić na podstawie regulaminu Zjazdu Gwiaździstego do Poznania w dniu 27. 7. 29 r. oraz sprawę całą przedstawić na M. K. Sport., celem uniknięcia na przyszłość podobnych nieporozumień.

Przystąpiono następnie do rozpatrywania wyników, obliczonych przez biuro Zjazdu i członków Grem. Kom. Sport. oraz ustalenia przydziału nagród: Na podstawie do protokółu załączonych list przyznano:

A. Nagrody indywidualne.

I. nagrodę — p. inż. Duszyńskiemu z A. W. na samochodzie „Tatra“, który przejechał 1074 klm. i w ogólnej klasyfikacji osięgnął 533,70 p

II. nagrodę — p. Włodzimierzowi Boskiemu z A. P. na samochodzie A. D. R., który przejechał 1149,5 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 531.48 p.

III. nagrodę — p. Edwardowi Zawidowskiemu z M. K. A. na samochodzie A. D. R., który przejechał 1176 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 524,8 p.

IV. nagrodę — p. Stanisław Sierszyński z A. W. na samochodzie A. D. R., który przejechał 1090 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskał 524,50 p.

Nagrodę dla pań p. Ludomiła Paprocka z Warszawy na samochodzie „Z“, która przejechała 827 klm. i w ogólnej klasyfikacji uzyskała 519,35 p

B. Nagrodę klubową

P. W. P. przyznano Ł. A. K., który na podstawie art. 2 i 3 statutu nagrody uzyskał największą ilość punktów w sumie 16.200.

C. Nagrody przechodnie.

1. nagrodę przechodnią Banku Wzaj. Ubezp Vesta przyznano Ł. A. Kl., który osiągnął 25 593.05 p.

2. nagrodę przechodnią Kom. Sport. Ł. A. K. przyznano M. K. A., który uzyskał 503,14 p.

3. nagrodę przechodnią Śl. K. A. przyznano Ł. A. K., który osięgnął 25,076,40 p.

D. Nagrody specjalne.

1. nagrodę Ł. A. K. przyznano p. Triebe Juljuszowi, za najlepszy wynik jako członek Ł. A K.

2. nagrodę Kom. Sport. A. W. przyznano p. inż. Duszyńskiemu za najlepszy wynik jako członek A. W.

3. plakiet srebrnych wyznaczono 47 patrz załącznik.

4. nagrody firm Karpaty i Dom Handlowy Sair, nie zostały przydzielone wobec braku konkurencji z powodu zbyt późnego zgłoszenia tychże.

5. nagrody firmy Praga przyznano:
I. p. Kl. Śliwińskiej z A. W.
II. p. Szulcowi z A. W.
III. p. Szulcowi z A. W. za najlepszy wynik na najstarszym samochodzie.

(—) F. Sznarbachowski. (—) Inż. Józef Trampler. (—) Bałaban. (—) Kauczyński. (—) Inż. Maćkowiak. (— Ignacy Cieszyński. (—) St. Głowiński.
(—) Karol Kocyk.

Lista klasyfikacyjna ogólna — ponad 500 punktów.

L. p.	Nr start	Nazwisko	Przyn. klubowa	Na samochodzie	Kateg.	Klm.	Punkt.
1		Inż. Duszyński M.	A. W.	Tatra	D.	1074	533,70
2		Boski Wł.	A. P.	A D. R.	E.	1149,50	531.48
3		Zawidowski E.	M K A	„	E.	1176	524 80
4		Zochowski J.	A. P.	Delage	E.	1163.50	524,17
5		Wattman bar. Hug.	A. P.	A. D R.	E.	969	522,45
6	318	Sierszyński Stan.	A. W.	„	E.	1090	524,50
7	253	Sommerstein Alfred	M. A K.	Buick	F.	997	520,35
8		Sztukowski Stefan	A. P.	Lancia	E.	923	520,15
9		Paprocka Ludmiła wystart przez A P.		„	B.	827	519,35
10		Frühling Bron.	K. K. A	Studebaker Com.	F.	1080	518,00
11	426	Grętkiewicz Fr.	Ł. A. K.	Oldsmobile	E.	1013	516,65
12		Strakacz Wł.	A. P.	A. D. R.	E.	1001	516,50
13		Śliwińska Klem.	A. W.	Praga	B.	766	516,30
14	255	Hulimka Franc.	M. K A	Lancia	E.	997	515,85
15	319	Kozłowski Bolesław	A. W.	Chevrolet	E.	993	515,65
16	192	Triebe Juljusz	Ł. A. K.	Buick	F.	1030	515,50
17	182	Kebsch Alfred	Ł. A. K.	A. D R.	E.	982	515,10
18		Hołyński Jan	A. P.	Delage	E.	884	514,20
19	252	Albin Karol	M. K. A.	A. D. R.	E.	956	513,80
20	189	Plihal Karol	Ł. A K	Buick	F.	1062	513,60
21		Koźmianowa M.	A. P.	A. D. R.	E.	935	512,75
22	303	Busse Łucja	A. W.	Buick	F.	1043	512,65
23		Ziółkiewska I.	A. P.	Chevrolet	E.	925	512,25
24		Rudziński Andrzej	K. K. A.	Tatra	D.	817	510,80
25		Kwiatkowski Adam	K K. A.	Lancia	E.	882	510,35
26		Szydelski Stanisław	A. P.	Erskine	E.	796	509.80
27	147	Emde Karol	Ł A. K	A D. R	F.	773	509,65
28	312	Wegner Józef	Fiat	A. W.	E.	867	509,35
29		Erlich Jerzy	A. P	Citroën	C.	819	508,95
30	281	Sobecki Jan	W. K. A	Chevrolet	F.	966,50	508,87
31		Pawłowicz Władysław wystart. przez A. P.		„	E.	831	507,55
32	283	Ronczewski Mikołaj	W. K. A.	Dodge	F.	790,50	507,05
33		Macudziński dr: B.	K. K A.	Lancia	E.	759	503,95
34	282	Kurec Włodz.	W. K. A.	Ford	F.	790.50	503,57
35	306	Łyszczyński Jan	A. W.	Fiat 509	B	774	502,70
36		Starzeński hr. A.	K K A.	Lancia	E.	719	501,95
37		Dobrowolski Stanisław	A. P.	Ford	F.	752	501.60
38		Koźmian Henryk	A. P.	Chevrolet	F.	764	501,60

Automobilklub Polski.

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Na samochodzie	Kateg.	Ilość przeb. km	Ogółem punktów		Uwagi
1	1	Koźmianowa Marja	Austro - Daimler	E	935	512,75	350,25	
2	5	dr. Sadowska Zofja	Steyer	C	329	434,45	266,35	
3	6	Hołyński Jan	Delage	E	384	514,20	352,60	
4	7	Jahnz Bruno	Austro - Daimler	E	406	463,70	272,90	
5	9	Strakacz Władysł.	Austro - Daimler	E	1001	516,50	366,15	
6	10	Radecki-Mikulicz K.	Sizaire-Freres	E	736	494,80	318,40	
7	11	Jaźwiński Zygm.	Tatra	D	675	438,85	310,25	
8	12	Marjański Jan	Delage	E	1059	450,95	316,85	
9	13	Kuczewski Edmund	„Z“	B	741	499,05	3[illegible]9,15	
10	15	Mrajski Władysław	W. M.	A	305	434,10	261,18	
11	17	Dąbrowski Antoni	Delage	D	744	348,80	197,10	
12	18	Dangel Władysław	Talbot	C	446	483,60	281,90	
13	19	Byczewski Józef	Chevrolet	E	355	413,35	259,05	
14	20	Szydelski Stanisł.	Erskine	E	796	509,80	339,40	
15	21	Zochowski Jerzy	Delage	E	1163,50	524,17	390,52	
16	24	Bitschan Paweł	Overl. Whipped	E	326	48[illegible],30	264,90	
17	[illegible]7	Byszewski Stefan	Chrysler	F	339	480,95	262 85	
18	28	bar. Wattman Hugo	Austro - Daimler	E	969	522,45	369,35	
19	31	Sznarbachowski Fr.	Fiat	E	491	415,85	277,30	
20	36	Ziółkiewska Irena	Chevrolet	E	925	512,25	354,75	
21	37	Sztukowski Stefan	Lancia	E	923	520,15	362,45	
22	40	Bogusławski Michał	Lancia	E	496	326,50	237,25	
23	44	Erlich Jerzy	Citroën	C	819	508,95	337,85	
24	45	Jaworski Juljan	Citroën	E	321	430,25	250,15	
25	46	hr. Tyszkiewicz St.	Voisin	E	929	352.45	185,35	
26	48	Koźmian Henryk	Chevrolet	F	764	501,60	326,60	
27	49	Racięcki Jan	Steyr	C	980	367	211	
28	50	Lasocki Stanisław	Tatra	D	350	477,50	261,50	
29	51	Turnai Erno	Citroën	E	313	454,05	266,95	
30	52	Boski Włodzim.	Austro - Daimler	E	1149,50	531,48	396,43	
31	53	Dobrowolski St.	Ford	F	752	501.60	324,80	
32	54	Zawadzki Adam	Lancia	E	364	487,10	278,60	
33	55	Krzeczkowski W.	Talbot	E	401	486,05	276,15	
34	58	Baxant Karol	Skoda	F	328	480,40	261,20	

Łódzki Automobil - Klub.

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Marka samochodu	Kat.	Ilość przeb. klm.	Ogółem punktów		Uwagi
1	151	Bechtold Herman	O. M. Superba	D	364	493 20	277,10	
2	152	Błaszkowski A.	Tatra	B	354	495,70	277,10	
3	154	Czylingar Jan	Essex	E	719	417,95	229,85	
4	156	Gerhard Leopold	Avion-Voisin	E	315	481,75	263,25	
5	157	Gilbert Ernest	Dodge	F	315	472,75	253,25	
6	158	Hadrian Emil	Austro-Daimler	E	353	246,65	97,45	
7	159	Hadrian Teodor	„	E	331	486,55	269,65	
8	160	bar. Haebler A.	Steyr	F	353	480,35	264,95	
9	161	Holz Jan	Essex	E	315	481,75	263,25	
10	162	Kahlert Ryszard	Steyr	D	315	480,75	250,75	
11	163	inż. Kauczyński K.	Citroën	D	315	485,75	265,25	
12	164	Müller Oskar	Steyr	C	354	486	273,10	
13	165	Poznańska Halina	Austro-Daimler	E	315	481,75	263,10	
14	166	Poznański Kazimierz	Ford	F	315	437,45	246,25	
15	167	Dr. Schicht Eug.	Steyr	C	315	469,35	252,25	
16	168	Schicht Aleksy	Austro Daimler	E	315	485,75	267,25	
17	169	Seydel Alfred	Buick	F	315	466,25	256,25	
18	171	Steinert Karol	Austro-Daimler	F	315	486,75	263,25	
19	172	Strobach Hugon	Essex	E	315	485,75	267,25	
20	173	Ziółkowska Zuz.	Chevrolet	E	315	422,25	239,35	
21	174	Emde Karol	Austro-Daimler	F	773	509,65	333,95	
22	175	Eisenbraun Alfred	Steyr	C	318	479,90	262,70	
23	176	Dr. Schweitzer Alex	Buick	F	361	489,05	272,15	
24	177	Haessler Alfred	Austro-Daimler	E	315	481,75	253,25	
25	179	Hoffman Zygmunt	Willys-Knight	E	416	486,80	278,40	
26	180	Kaizerbrecht W.	Essex	D	315	480,75	260,75	
27	181	Kebsch Adolf	„	E	315	481,75	263,25	
28	182	Kebsch Alfred	Austro-Daimler	E	982	515,10	363,30	
29	184	Kon Kazimierz	Delage	E	344	475,20	259,60	
30	185	Krause Józef	Buick	F	315	476,25	256,25	
31	186	Kunst Otton	Fiat	C	315	483,75	262,25	
32	188	Neufeld Mieczysław	„	C	344	473,90	271,60	
33	189	Plihal Karol	Buick	F	1062	513,60	368,30	
34	191	Tesche Edmund	Austro-Daimler	F	1054	498,25	351,10	
35	192	Triebe Juljusz	Buick	F	1030	515,50	366,50	
36	193	Wolf Wiktor	Pontiac	E	805	498,25	328,75	
37	194	Fiebiger Alfred	Citroën	C	315	483,35	267,25	
38	196	Hertz Karol	Austro-Daimler	E	315	481,75	263,25	
39	197	Petzold Paweł	Citroën	E	315	481,75	263,25	
40	198	Thiele Artur	Fiat	E	315	480,45	267,25	
41	199	Günter Ludwik	Buick	F	315	479,75	259,25	
42	200	Gębalski Ludwik	Overland Whipett	E	309	375 25	229 25	nadzw
43	422	Wünsche Olis	Delage	E	358	479,90	265,70	
44	423	Posselt Ernest	Austro-Daimler	F	334	480,70	262,10	
45	424	Moritz Kazimierz	Fiat	E	315	481,75	263,25	
46	425	Lipiński Stefan	Minerva	E	315	360,75	200,75	nadzw.
47	426	Grętkiewicz Fr.	Oldsmobile	E	1013	516,65	—	indyw.
48	427	Abel Oskar	Buick	F	617	491,85	301,55	
49	429	Neugebauer L.	„	F	315	479,75	255,25	
50	430	Eisenbraun O.	Austro-Daimler	E	315	481,75	263,25	
51	431	Reicher Stanisław	Delage	E	371	484 55	271,65	
52	432	Küster Werner	Austro-Daimler	E	315	481,75	263,25	
53	433	Viallet	Delage	E	315	489,75	271,25	
54	434	Schreer Juljusz	Buick	F	315	479,75	259,25	

Krakowski Klub Automobilowy

L. p.	Nr. startu	Zawodnik	Marka samochodu	Kat.	Ilość przeb. klm.	Ogółem punktów		Uwagi
1	82	Rostworowski P.	Tatra	D.	433	491,65	282,95	
2	83	Rudziński And.	Tatra	D.	817	510,80	340,40	
3	84	Reim Artur	Overland Whippet	E.	764	488,00	330,60	
4	85	Stocki-Sosnowski	Fiat 505	E.	651	431,15	211,40	
5	86	Łącka Barbara	Citroën	C.	427	489,35	284,05	
6	87	dr Burliga Jerzy	Peugeot	F.	674	497,70		indyw.
7	88	Ring Franc	Fiat	C.	588	315,70	179,35	
8	89	Lanc Marjan	Erskine	E.	433	481,85	276,95	
9	90	Postawka Bron.	Fiat	E.	433	487,65	280,95	
10	91	dr. Kwiatkowski	Lancia	E.	882	510,35	349,05	
11	92	Haber Adolf	Cadilac	F.	433	485,65	276,95	
12	94	Dygat Adam	Tatra	B	433	499,65	288,95	
13	95	Chrząszcz Jan	Lancia	E.	565	393,33	273,30	
14	96	Poniński hr. M.	Lancia	E.	433	482,85	276,95	
15	97	Kostyal-Gatty T.	Citroën	C.	433	465,65	279,95	
16	100	Żmuda Alfred	Chervolet	F.	651	496,55	309,63	
17	101	Buszczyński T.	Lancia	E.	433	483,65	276,95	
18	102	Marchwicki Woj.	Studebaker Director	F.	433	485,65	276,95	
19	103	dr. Macudziński B.	Lancia	E.	759	503,95	325,86	
20	104	Bukowiecki Tad.	Fiat	E.	767	317,35	187,05	
21	105	Orzelski Kazim.	Lancia	E.	571	494,55	301,65	
22	106	Kasztelewicz Wł.	Dodge	F.	633	495,65	306,95	
23	107	dr. Tomczyk Stan.	Chrysler	F.	500	489,00	287,00	
24	108	dr. Wieczorkowski	Steyr	C.	500	499,00	295,00	
25	110	Bieżeński Zygm.	Lancia	E.	658	490,90	306,70	
26	111	Łazarski Artur	Citroën	C.	423	475,15	283,30	
27	112	Gutowski Wład.	Studebaker Director	F.	674	451,70	313,10	
28	117	Starzeński hr. A.	Lancia	E.	719	501,95	323,85	
29	120	Judkiewicz Jerzy	Fiat 509	B.	433	485,65	276,95	
30	121	Zieleniewski Edm.	Overland Whippet	E.	433	474,65	276,95	
31	122	Jabłonowski ks. J.	Austro-Daiml.	E.	556	481,10	295,40	
32	124	Frühling Bron.	Studebaker Comandor	F.	1080	518,00	374,00	
33	119	Przygodzki Stan.	Fiat	B	665	497,25	323,75	

Nagroda wędrowna „Vesty"

A. P.	— 15 887,95 p.	M. A. K.	— 2 515,70 „
K. K. A.	— 15 676,05 „	Ł. A. K.	— 25 593,05 „
Śl. K. A.	— 413,70 „	W. K. A.	— 1 519,49 „
		A. W.	— 12 072,60 „

Strajk dorożek samochodowych w Warszawie

Warszawa, w sierpniu.

Zapowiedziany strajk taksówek wybuchł w stolicy w dniu 6 bm. Ma on być manifestacją i protestem przeciwko obostrzonemu wymierzaniu kar za przekroczenia w ruchu ulicznym. Wobec bowiem ogromnego wzmożenia się ilości nieszczęśliwych wypadków i stwierdzenia bezprzykładnego braku karności i niesłychanego lekceważenia obowiązujących przepisów wśród szoferów warszawskich, postanowiły odnośne władze za pomocą surowych i bezwzględnie nakładanych kar zaprowadzić wreszcie ład w ruchu ulicznym i zapewnić bezpieczeństwo.

Po ogłoszeniu powyższych postanowień i ostrzeżeniu oraz wezwaniu do przestrzegania istniejących przepisów, przystąpiono w dniu 5 bm. wieczorem do kontroli ruchu kołowego na głównych ulicach stolicy. Rozstawieni gęsto, na Marszałkowskiej np. co 30 do 50 kroków, po obu stronach policjanci zwracali baczną uwagę na ruch kołowy, nakładając za wykroczenia doraźne kary na winnych.

W odpowiedzi na powyższe zarządzenia, mające na celu zaprowadzenie wreszcie ładu i porządku na jezdni, rozpoczęto dnia następnego strajk, który, według informacji związku, ma: 1) być demonstracją przeciw — słusznemu zresztą według ogólnego przeświadczenia — postępowaniu władz, 2) zmusić władze do zniesienia ostrych przepisów i zarządzeń w sprawie ruchu kołowego i do odebrania policjantowi prawa bezpośredniego nakładania kar pieniężnych.

Do strajkujących przyłączyli się także szoferzy-właściciele taksówek, stanowiący około 60 proc. związku właścicieli taksówek, wskutek czego Warszawa pozbawiona została zupełnie dorożek samochodowych.

Ruch kołowy na ulicach stolicy zmniejszył się znacznie, osłabło tętno miasta. Od czasu do czasu przebiegają przez ulice taksówki z zasłoniętemi licznikami, wiozące delegatów strajkowych, sprawdzających, czy który z kierowców nie wyłamuje się z pod ogólnego rozporządzenia związku.

Na mieście pojawiły się zato liczne dorożki konne, rozchwytywane szczególnie w pobliżu dworców kolejowych. Niektóre hotele uruchomiły własne samochody do przewozu swych gości, tramwaje jeżdżą przepełnione.

Strajkujący czynią starania i wszczęli energiczną propagandę w celu pozbawienia Warszawy zupełnie komunikacji. Przeprowadzone pertraktacje ich każą się spodziewać ewentualnego ustania ruchu autobusów zamiejskich. Pozatem usiłują oni wciągnąć do strajku dorożki konne i tramwaje miejskie.

Cała opinja publiczna stoi po stronie władz bezpieczeństwa, których rozumne i słuszne zarządzenia wywołały żywe zadowolenie wśród ogółu. Przeciętny bowiem poziom większości szoferów warszawskich daleki jest jeszcze, niestety, od poziomu zachodnio-europejskiego.

Oddawna ju, jak wiadomo, skarżono się stale na karygodne lekceważenie sobie przepisów, rozporządzeń i publiczności przez szoferów stołecznych, żalono się na ich bezwzględność i brak karności, na nadmierne hałasowanie, pędzenie na oślep nawet przy przystankach tramwajowych, na zaniedbany i brzydki wygląd szoferów oraz skandaliczny technicznie i estetycznie stan wozów.

Naczelnik wydziału ruchu ulicznego przy Komisarjacie Rządu p. dr. Olechnowicz, oświadczył na zapytanie dziennikarzy, że władze bezpieczeństwa powziętych w sprawie ruchu ulicznego uchwał nie zmienią, i wszelkie żądania, dotyczące złagodzenia przepisów odrzucą.

Komisarz zaś Rządu, p. Jaroszewicz oświadczył, że: „żadnych stanowczo pertraktacyj z przedstawicielami kierowców taksówek prowadzić nie będę".

Jak zresztą można wnosić z nastrojów, panujących wśród masy szoferów, strajk załamie się w najbliższym czasie. R.

Automobilklub Wielkopolski.

L. p	Nr. startu	Zawodnik	Marka samochodu	Kat.	Ilość przep. klm.	Ogółem punktów	Uwagi
1	301	Siciński Janusz	Graham Paige	E.	770	482,50	
2	302	Śmiechowska M.	Renault	E.	352	418,90	
3	303	Busse Łucja	Buick	F.	1043	512,65	
4	305	Scholtz Artur	Chevrolet	E.	304	374,60	
5	306	Łyszczyński Jan	Fiat 509	B.	774	502,70	
6	307	Żółtowski Marc.	Steyr	C.	330	490,50	
7	308	Szymczak Bron.	Overland-Whipped	E.	516	483,80	
8	309	Szulc Władysław	Studebaker	F.	313	479,65	
9	311	Rychter Edmund	Alfa Romeo	E.	313	481,65	
10	312	Wegner Józef	Fiat	E.	867	509,35	
11	316	Śliwińska Klem.	Praga	B.	766	516,30	
12	317	Suchanek Henryk	Erskine	E.	319	401,95	
13	318	Sierszyński Stan.	A. D. R.	E.	1090	524,50	
14	319	Kozłowski Bolesław	Chevrolet	E.	993	515,65	
15	320	Duszyński inż. M.	Tatra	D.	1074	533,70	
16	321	Tomaszewski M.	Fiat	C.	438	486,50	
17	322	Podczaski Bron.	Ford	F.	745	485,55	
18	324	Hellwig Paweł	D. K. W.	A.	313	284,35	
19	326	Matuszewski M.	Mathis	B.	313	493,65	
20	327	Wawrzyniak Cz.	Chevrolet	E.	864	463,20	
21	329	Kęszycki Daniel	Mercedes-Benz	E.	317	426,45	
22	330	Schulz Edward	Praga	C.	538,50	437,70	
23	332	Musumeci Angelo	Fiat 520	E.	320	477	
24	333	Glaser Albert	Fiat	E.	313	481,65	
25	334	Rawicz-Rojek Kon.	Fiat	C.	454	321,50	
26	336	Szułczyński Dyon.	F. N.	C.	313	489,65	

Małopolski Klub Automobilowy.

L. p	Nr. startu	Zawodnik	Marka samochodu	Kat.	Ilość przep. klm.	Ogółem punktów		Uwagi
1	251	Zawidowski Edw.	Austro-Daimler	E.	1176	524,80	392,40	
2	252	Albin Karol	Austro-Daimler	E.	956	513,80	359,40	
3	253	Sommerstein A.	Buick	F.	997	530,35	367,55	
4	255	Hulimka Fr.	Lancia	E.	997	515,85	361,55	
5	260	Kączkowska Bog.	Steyr	C.	304	440,90	265,60	

Wileński Klub Automobilowy.

L. p	Nr. startu	Zawodnik	Marka samochodu	Kat.	Ilość przep. klm.	Ogółem punktów	Uwagi
1	281	Sobecki Jan	Chevrolet	F.	966,60	508,87	
2	282	Kurec Włodz.	Ford	F.	790,50	503,57	
3	283	Ronczewski	Dodge	F.	790,50	507,05	

Śląski Klub Automobilowy.

L. p	Nr. startu	Zawodnik	Marka samochodu	Kat.	Ilość przep. klm.	Ogółem punktów	Uwagi
1	203	Fürstenberg	Austro-Daimler	E.	368	413,70	indyw.

Lista nie-członków wystartowanych przez A. P.

L. p	Nr. startu	Zawodnik	Marka samochodu	Kat.	Ilość przep. klm.	Ogółem punktów	Uwagi
1	8	Pawłowicz Wład.	Chevrolet	E.	831	507,55	
2	35	Filleborn Jerzy	Fiat	B	364	365,20	
3	42	Ładyński Winc.	Panhard Le-Vassor	D.	351	471,25	
4	43	Paprocka Ludm.	„ Z „	B.	827	519,35	
5	57	Bergman Alfred	Talbot	C.	328	426,20	

Nagroda wędrowna Ł. A. K.

A. P. — $\frac{15\,887,95}{34} = 467,29$

K. K. A. — $\frac{15\,676,05}{33} = 475,03$

M. A. K. — $\frac{2\,515,70}{5} = 503,14$

Ł. A. K. — $\frac{25\,593,05}{54} = 473,95$

A. W. — $\frac{12\,072,60}{26} = 464,33$

Nagroda wędrowna Śl. K. A,

A. P.	13 638
K. K. A.	14 209,10
Ł. A. K.	25 076,40

Nagroda P. W. K.

A. P.	34 × 300 = 10 200
K. K. A.	33 × 415 = 13 695
Śl. K. A.	1 × 300 = 350,5
M. K. A.	5 × 665 = 3 335
Ł. A. K.	54 × 300 = 16 200
A. W.	26 × 300 = 7 800
W. A. K.	3 × 757,5 = 2 272,5

Komunikat
Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy

Z okazji międzynarodowych regat o mistrzostwa Europy na torze regatowym w Bydgoszczy w dniach 17 i 18 sierpnia r. b. — urządza Pomorski Automobilklub wewnętrzną imprezę sportową pod nazwą „Jazda plakietowa do Bydgoszczy w dniach 16 i 17 sierpnia 1929 r.", otwartą dla wszystkich członków Klubów Samochodowych w Polsce, z następującym programem:

1) obowiązkowy przejazd w ciągu dnia 16 lub 17 sierpnia r. b. trasy długości przynajmniej 150 km i zgłoszenie się na punkcie kontrolnym w Bydgoszczy, ul. Gdańska 158, w dniu przyjazdu, t. j. 16 lub 17 sierpnia r. b. w godzinach od 16-ej do 18-ej;

2) w dniu 17 sierpnia r. b. o godzinie 21-ej rozdanie zdobytych plakiet w salach Wicherta, ulica Grodzka 12, połączone z zabawą towarzyską;

3) w dniu 18 sierpnia r. b. wspólna wycieczka towarzyska szosą gdańską na Włóki — Fordon do Brdyujścia, pod przewodnictwem prezesa Komisji Sportowej. — W Brdyujściu zwiedzenie śluzy. Wyjazd z placu Kochanowskiego o godzinie 9-ej.

Zgłoszenia uczestników do powyższej jazdy plakietowej przyjmuje sekretarjat Pomorskiego Automobilklubu, Bydgoszcz, Matejki 10, tel. 10-12, do godziny 16-ej dnia 14 sierpnia.

Wpisowe zł 35 od maszyny, płatne przy zgłoszeniu, względnie w dniu przyjazdu na punkcie kontrolnym, jak pod 1).

Stwierdzenie miejsca, daty i godziny wyjazdu dla kontroli przebytej trasy — uprasza się uskuteczniać przez miejscowe Kluby, względnie władze policyjne, pocztowe lub kolejowe.

Zgłoszeni uczestnicy mają prawo do wolnych garaży, które przydzielane będą z chwilą przybycia na punkt kontrolny i do bezpłatnego wjazdu samochodem do parku samochodowego na regatach w dniu 18 sierpnia r. b. za okazaniem zaświadczenia Pomorskiego Automobilklubu, które wydawane będzie również na punkcie kontrolnym w godzinach jak wyżej ustalonych.

Na życzenie — Klub rezerwuje dla zgłoszonych uczestników kwatery i bilety wstępu na regaty.

O wszelkie potrzebne informacje na miejscu należy zwracać się do organizatorów zjazdu, którzy nosić będą białe opaski na lewem ramieniu z napisem „Pomorski Automobilklub".

Formularze zgłoszeń i blankietów kontrolnych do otrzymania we wszystkich Klubach Samochodowych.

Zgłoszenie na Zjazd Plakietowy do Bydgoszczy w dniach 16 i 17 sierpnia b. r. winno zawierać: imię i nazwisko, przynależność klubową, miejsce zamieszkania, zgłoszenie daty przyjazdu, ewentualnie reflektowanie na garaż, zamówienie kwatery (ilość pokoi i łóżek), zamówienie biletów wstępu na regaty (loże lub trybuna, ilość miejsc)

Komunikat
Oddziału Motocyklowego Tow. Sportowego „Unja" w Poznaniu

1. Członkowie chcący brać udział w wyścigach motocyklowych o mistrzostwo Polski i „Grand Prix" winni być w posiadaniu licencji P. Z. M., wobec czego należy się bezzwłocznie zgłosić do kol. Koszczyńskiego, Pasaż Apollo, celem formalnego wypełnienia zgłoszenia.

2. W niedzielę dnia 18 sierpnia urządzamy kilometre lance. Bliższe szczegóły omawiane będą na przyszłem posiedzeniu.

3. Następne plenarne posiedzenie odbędzie się w poniedziałek dnia 12 sierpnia o godz. 8 wieczorem w lokalu p. Jarockiego przy ul. Masztalarskiej 8 a. Na porządku obrad p. in. sprawa udziału i organizacja wycieczki do Katowic w dniu 1 września z okazji wyścigów motocyklowych i „Grand Prix". Obecność wszystkich członków konieczna.

Odpowiedzi redakcji

Odpowiedź. WPan inż. Pindelski — Wadowice. Gatunek używanego smaru zależy w największej mierze od typu motoru oraz od jego urządzenia. Pewne motory wymagają stanowczo czystego oleju mineralnego, inne natomiast pracują lepiej, jeżeli do tego oleju dodajemy rycyny, są znowu typy które chodzą tylko na rycynie (niektóre lotnicze motory, motory rotacyjne). Zaletą rycyny jest jej wysoki punkt wrzenia oraz właściwość nierozcieńczania się w benzynie, natomiast do wad można zaliczyć jej wysoką cenę. Z tych właśnie powodów większość motorów samochodowych jest obliczona na smarowanie oliwą mineralną. Dodatek rycyny jest dopuszczalny, lecz po uprzedniem sprawdzeniu że nie zachodzą różne uboczne i przykre zjawiska, spowodowane zbyt obfitem lub nierównomiernem oliwieniem.

P. W. Jaroszyński w Warszawie. Istnieje cały szereg wydawnictw tego rodzaju o jaki panu chodzi. Są one wydawane wyłącznie zagranicą w językach angielskim, francuskim lub niemieckim. Polska niestety nie posiada żadnego tego rodzaju katalogu.

Z najwięcej znanych możemy polecić panu t. zw. „Le catalogue des catalogues" w języku

francuskim. Adres wydawnictwa: Vve Victor Lefevre & M. Baron, 1=e Avenue Felix Faure, Paris (XV). Zawiera on opis szczegółowy wszelkich marek samochodowych całego świata, najrozmaitsze typy każdej firmy, ceny, adresy przedstawicielstw itp. Poza samochodami osobowemi są tam ciężarówki, motocykle, traktory, silniki przemysłowe i akcesorja. Katalog ten jest wydawany co rok i zawiera opisy najnowszych modeli. Cena zagranicą (a więc i w Polsce) wynosi fr. 15.50.

Jeżeli chodzi Panu wyłącznie o samochody amerykańskie, to znajdzie Pan opisy takowych w roczniku, wydawanym przez amerykański „Nationale Chamber of Automobile" lub też w miesięczniku „The American Automobile". Wydawnictwo: Business Publishers International Corporation, 225, West, 34=th street, New York City U. S. A.

czego brak memu samochodowi?

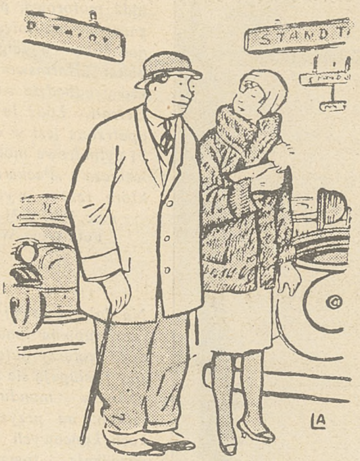
Pytanie p. I. R. Brałem udział w Zjeździe Gwiaździstym do Poznania. Samochód mój przeszedł zaledwie 15 tysięcy klm. Ponieważ jednak przepuszczał oliwę i nie ciągnął dobrze, dałem go na tydzień przed rajdem do warsztatu dla przejrzenia, wstawienia nowych pierścieni itp. Mimo obietnicy, iż robota będzie ukończona w 2 dniach, warsztat roboty nie ukończył, tłumacząc się brakiem czasu, wobec czego zmuszony byłem zabrać samochód i oddać do innego warsztatu, gdzie po rozebraniu okazało się, że trzeba dać nowe tłoki i pierścienie, gdyż stare były zanadto wyrobione. Robota była ukończona zaledwie dnia poprzedniego przed rajdem. Obawiając się zatarcia tłoków kazałem, żeby motor chodził parę godzin, a potem przejechałem nim ca 300 klm. z szybkością około 40 klm. Mimo to nie byłem zdecydowany wziąć udziału, gdyż bałem się, że z powodu nowych tłoków będę musiał jechać bardzo wolno, a skutkiem tego nie będę miał żadnych szans. Jednakże majster zapewnił mnie, że mogę śmiało jechać, gdyż tłoki są już dotarte dostatecznie. Zmieniłem więc całą oliwę w karterze, stosownie do rady w poprzednim numerze „Samochodu". Rzeczywiście przeszło 170 km. samochód szedł doskonale, wcale się nie grzejąc, z bardzo dobrą przeciętną szybkością, tak że miałem wszelkie szanse dobrego rezultatu. Jednakże potem nagle zaczął glucho stukać i stanął. Po wykręceniu świec okazało się, iż pierścienie wykruszyły się na drobne kawałki. Zmuszony byłem samochód zostawić w Bydgoszczy w warsztacie.

Odpowiedź. Nie ulega wątpliwości, iż przyczyną wypadku było zatarcie się tłoków, które były jeszcze niedostatecznie wyrobione. Należało bezwzględnie przed rajdem przejechać conajmniej 700 do 800 klm wolnem tempem, ażeby tłoki się dotarły, lub też na samym rajdzie jechać wolno. To ostatnie było jedynie niemożliwe ze względu na to, iż zawsze w takich razach należy jechać początkowo z większą przeciętną niż nakazuje regulamin, ażeby mieć na wszelki wypadek czas, zaoszczędzony na ewentualne uszkodzenie gum, zamianę kół oraz punkty kontrolne.

To, że początkowo silnik pracował dobrze i samochód się nie grzał, świadczyć mogłoby o tem, że temperatura wzrastała stopniowo, a potem skutkiem jakiejś innej przyczyny nastąpić mógł gwałtowny wzrost temperatury, który spowodował raptowne rozszerzenie się tłoków i zatarcie. Możliwe jest, że po rozebraniu silnika okaże się, iż oprócz pierścieni uszkodzone są tłoki, w których może urwać się górna część przy zatarciu pierścieni. Pozatem możliwe jest również urwanie się korbowodu.

Dziwi nas przedewszystkiem to, iż majster zapewnił Pana, że można jechać tym wozem, gdyż on właśnie najlepiej musiał wiedzieć, w jakim stopniu są dopasowane nowe tłoki.

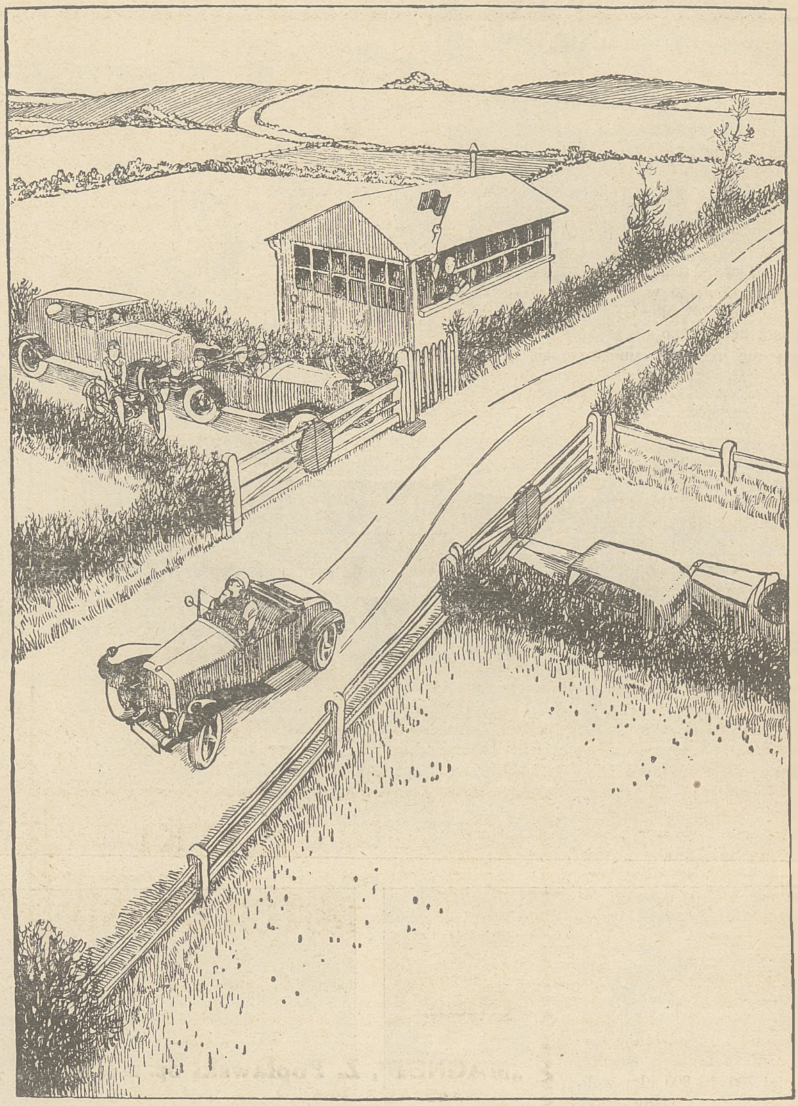
HUMOR



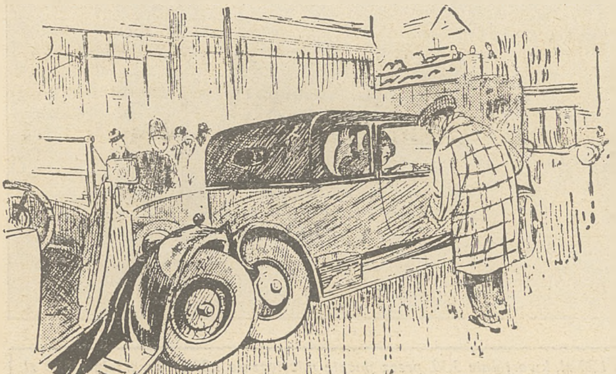
— Samochód za 50 000 zł. Dokąd nas to zaprowadzi?
— Dokąd chcemy!



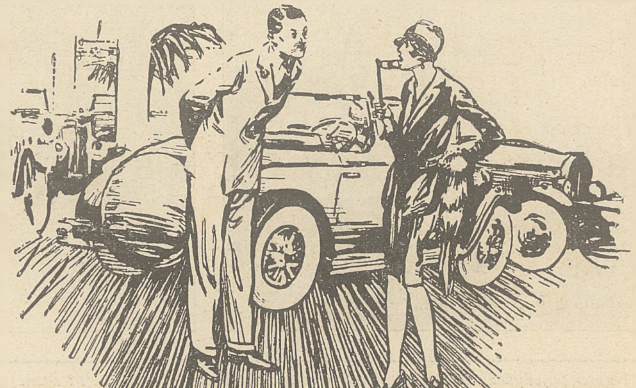
— Do licha, Hieronimie, czy też nie możesz uważać na siebie? Przeproś przynajmniej pana automobilistę . . .



Nieuniknione . . . będą w przyszłości specjalne drogi dla automobilistek

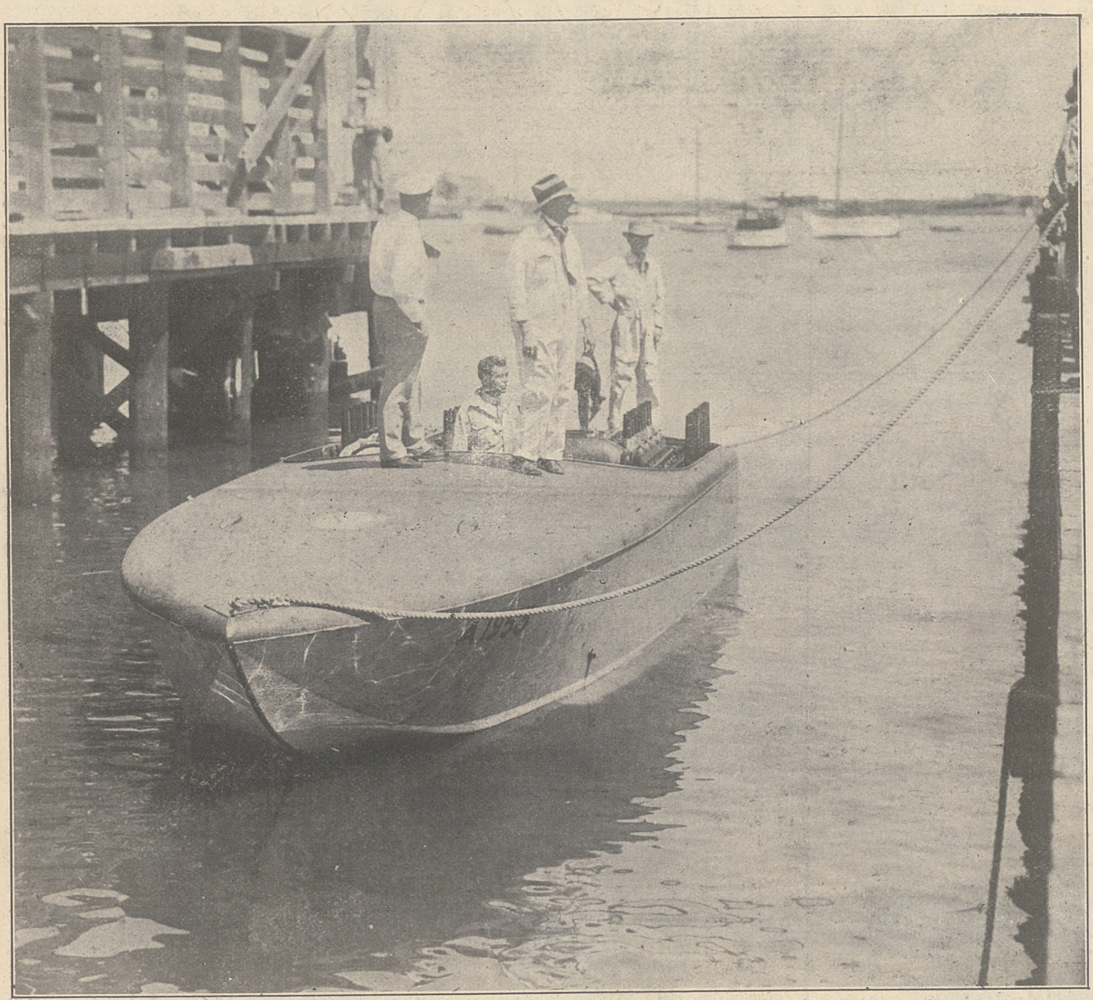


— Dlaczego pani nie dała znaku, że pani ma zamiar zatrzymać samochód?
— Przecież wyraźnie podniosłem rękę, ot, tak jak teraz



— Wszystkie nasze modele posiadają „selfstarter".
— Aha, to znaczy, że trzeba je samemu zakręcać?

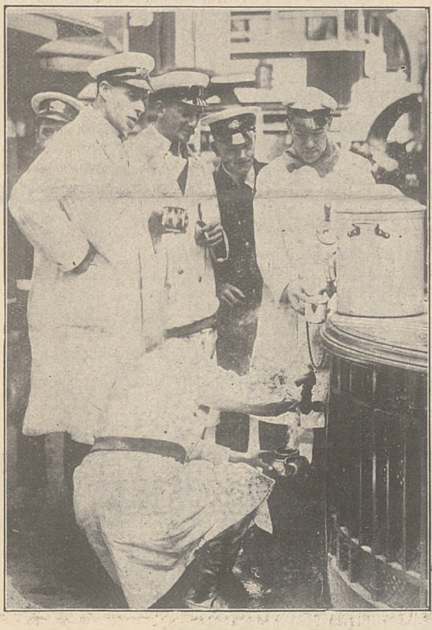
Rozmaitości ze świata



U góry: Dla amerykańskiego magnata naftowego James Talbota jr. z Los Angeles wykończono w tych dniach najsilniejszą łódź motorową, przeznaczoną na międzynarodowy wyścig o puhar „Harmsworth“, który odbędzie się w Detroit. Łódź ta zaopatrzona jest w dwa 24 cylindrowe motory lotnicze „Packarda“, które razem wydają moc 2000 KM.
Fot. Wide World

Na dole po lewej: W czasie upałów londyńscy szoferzy autobusów posługują się specjalnym mundurem letnim, na przystankach końcowych zaś urządzają towarzystwa autobusowe stacje, wydające im napoje orzeźwiające.
Fot. Atlantic.

Na dole po prawej: Za przykładem Francji przystąpiły Niemcy do doświadczeń nad zapędem silników samochodowych przy pomocy generatorów gazowych, zasilanych brykietami z węgla brunatnego.
Fot. Atlantic





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.